CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

DI

NAPOLI

STUDII
SUL PORTO DI NAPOLI

PER LA

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO
Banchi-Nuovi, 13.

1863

RAPPORTO DELLA CAMERA

AL MINISTERO DE' LAVORI PUBBLICI

ALL'ILLUSTRISSIMO SIGNOR MINISTRO

DE'

LAVORI PUBBLICI

Signor Ministro

Allorchè in mezzo a tanta varietà di disparate opinioni e di discordanti proposte, che il diverso modo di concepire la costruzione in Napoli di un porto mercantile avea provocate, fu visto il Governo del Re rivolgersi alle legittime rappresentanze del paese per domandarne quel conforto di lumi e di consigli, di cui un' impresa così ardua ed importante facealo abbisognare; e quasi di ciò non contento stimolare ancora, ed eccitare con una libera inchiesta il voto illuminato della pubblica coscienza, questa Camera si compiacque vivamente di un sistema, nel quale riconosceva una luminosa pruova di quella lealtà, con cui all'ombra di un

libero regime possono venir curati i pubblici interessi.

E comunque nel suo seno accogliesse elementi, i quali dovessero efficacemente concorrere alla pronunziazione di un competente giudizio sul difficile soggetto; ed essa stessa si trovasse dal libero suffragio eletta tutrice legittima de' più vitali interessi, a' quali si rannoda la costruzione di un porto; pure, per corrispondere con eguale operosità allo zelo ed alle cure dal Governo spiegate, volle che il suo giudizio fosse per quanto si potesse completo. Nella Commissione pertanto, cui nonferì l'incarico di prepararlo, ai due valorosi capitani del mare, che co' lumi dell'arte e dell'esperienza poteano rilevare le condizioni che dee avere un porto per offrire quel sicuro ricovero che ricerca il navigante; all'illuminato negoziante che trovavasi in grado di giudicare in qual modo debba essere conformato un porto per corrispondere utilmente alle attuali esigenze del commercio, ed a quelle che il suo probabile sviluppo potrà presentare, questa Camera volle congiunto eziandio il concorso dell'elemento artistico, che fu costretta a ricercar fuori il suo seno. Ed all'oggetto prescelse gli egregi signori Federico Bausan ed Ercole Lau-

ria, uomini che per fede intemerata, e per profonda cognizione della scienza, valevano ad accrescere quella importanza che il Governo ha inteso di attribuire al potere di questo consesso.

Un giudizio, sul progetto del porto presentato dall'egregio ingegnere sig. Fiocca si era che specialmente il Governo avea domandato alla Camera — Non pertantò la Commissione credè di non dovere a ciò solo limitare le sue cure, perchè il progetto Fiocca si mostrava intimamente connesso con quello presentato dalla Commissione Governativa nominata in Genova verso la metà del 1861 — Sentì quindi il bisogno di dover discendere benanco all'esame di quel progetto, sia perchè surto nel tempo in cui caldi reclami eransi presentati al Governo da tutta la marineria Napolitana sulla intrapresa costruzione di un'ampia scogliera secondo le norme dettate da quella Commissione, sia pel costante paragone che il signor Fiocca facea di entrambi i progetti, sia infine perchè dovea tenersi ragione del desiderio che il Governo istesso parve ne avesse esternato allorchè trasmise alla Camera i verbali delle discussioni tenute in Genova — E questo Collegio non ha potuto

che applaudire a siffatto proposito della sua Commissione per aver così interpetrate le sue, e le intenzioni del Governo, attesocchè queste non possono esser dirette che ad ottenere con ogni mezzo i vantaggi del paese, ed a promuoverle senza riserva alcuna.

La libera inchiesta aperta sul progetto Fiocca provocò molte osservazioni di privati ingegneri, la più parte delle quali si presentarono sotto la forma di nuovi progetti: ancora su questi ha voluto la Commissione portare i suoi studii; per non ritardare maggiormente però il suo parere, ha promesso riferirne con un separato rapporto — E finalmente, quasi come utile compimento di tutto il suo lavoro, essa ha creduto assegnar delle norme generali, le quali bisognasse assolutamente seguire nella formazione di ogni progetto per la costruzione di un porto a Napoli, alle quali, per parte della sua maggioranza, si è aggiunto ancora una illustrazione grafica diretta unicamente a giustificar la possibile attuazione de' suoi generali precetti.

Per tal modo il lavoro della Commissione rimase principalmente diviso in tre parti; esame del progetto Fiocca — esame del progetto Genova — giustificazione ed esposizione del

suo programma illustrato. Di tutte le sue discussioni, e delle conchiusioni nelle quali sopra ciascuno di tutt'i tre punti credette venire, la Commissione istruì la Camera con una sua lunga ed elaborata relazione, che accompagnata alla illustrazione grafica si è pensato, signor Ministro, doverle trasmettere per intero.

La Camera però ha creduto che ciò non bastasse per esaurire il mandato conferitole da V. S. Illma. Ha voluto eziandio rendersi ragione del giudizio della Commissione fin dove lo consentisse il tecnicismo che contiene; discutere le vedute dalle quali lo ha desunto , e farlo suo per quanto il credesse, affinchè l'appoggio totale o parziale che col suo voto ne avrebbe domandato fosse figlio della sua intima convinzione, anzichè di una cieca sebben meritata fiducia ne' componenti la Commissione che le ne avea riferito — Sottomise pertanto ad accurata discussione la relazione che nel caduto luglio la Commissione le presentava; ed esaurita tal discussione in parecchie tornate, adottò nel corso di esse varie deliberazioni, il risultamento delle quali viene ora a rassegnare alla S. V. Illustrissima.

Gli studii che la Commissione portò su questo lavoro, che formava l'oggetto precipuo delle cure richiestele, divise principalmente in due parti—la prima sulla collocazione de' moli, co' quali l'autore del progetto ha voluto formare il recinto che dovrebbe costruire il porto; la seconda sulla partizione del recinto, sulla distribuzione delle diverse opere che vi ha collocate, sulla forma, convenienza e sufficienza di ciascuna.

Per giudicar della conveniente distribuzione de' moli esterni progettata dal sig. Fiocca, la Commissione avendo incominciato dall'esaminare quali siano i venti alle conseguenze dei quali la rada di Napoli trovisi, per la sua giacitura, maggiormente esposta, li ha riconosciuti in quelli compresi dal S.S.E. al S.O, che le osservazioni meteorologiche assicurano essere i più lungamente dominanti massime nelle stagioni invernali, e che partendo da regioni più remote vengono direttamente sul golfo senza trovare nel loro corso ostacoli di qualsivoglia maniera, che possano paralizzarne od affievolirne la violenza: fra tutti il più terribile

ed il più temuto ha giudicato essere il S. S. O. Passato quindi ad esaminare in qual modo il signor Fiocca abbia curato di premunire il porto dalle funeste conseguenze di tali venti, e massime se sotto l'impero di essi soffra quella facoltà di accesso che dev' esser condizione essenziale ed indispensabile di qualunque porto, la Commissione ha pronunziato un giudizio positivamente avverso, avendo ritenuto che la disposizione de' moli progettata dal sig. Fiocca offra inconvenienti e pericoli gravissimi.

Le più importanti considerazioni della Commissione tendono a giustificare che il molo di levante, offrendo un ostacolo diretto a' marosi, che, sospinti da' venti traversieri, vengono con grande violenza ad infrangersi contro di esso, ne cagiona un movimento di ritorno, che si spingerebbe molto più fuori del molo S. Vincenzo; che nello spazio di mare, che intercede fra il molo parallello al lido e la estremità del molo S. Vincenzo prolungato, i marosi di recesso dal molo di levante, incontrandosi e ribattendosi con quelli provenienti dallo spandimento delle onde, che s' infrangono sulla punta del molo S. Vincenzo, produrrebbero nella bocca del porto un movimento con direzioni indeter-

minate e verticose, che riuscirebbe assai nocivo all' esattezza di qualsiasi manovra fondata sull' abbriva e sul timone; e che la posizione assegnata dal sig. Fiocca al detto molo di levante, restringendo grandemente l'entrata del porto, ne renda l'accesso difficile, e spesso ancora impossibile a' navigli, i quali per siffatto ostacolo ad essi direttamente opposto non troveranno modo di compir le manovre necessarie per sormontar la estremità del molo S. Vincenzo prolungato. Siffatti assunti la Commissione giustifica con un dettagliato esame de' varii movimenti, e delle diverse manovre che sotto l' impero de' venti traversieri dee compire un legno per poter guadagnare il porto, esposto detto esame con una precisione di linguaggio tecnico, che scapiterebbe ove si volesse altrimenti imitare. Aggiunge ancora nuove osservazioni sopra diverse altre ipotesi che prende a disaminare, e da esse tutte desume la incompatibilità di tutta quella parte del progetto Fiocca, che non è coverta dal prolungamento del molo S. Vincenzo, perchè a render facile e libera l'entrata de' bastimenti nel porto è indispensabile che tutta quella porzione di rada la quale non è protetta dal molo S.

Vincenzo prolungato, rimanga affatto sgombra da qualsiasi opera piantata in mare.

Sul merito di questo giudizio tecnico il resto della Camera non potè che riferirsene alla valentia de' due suoi membri, che, colla qualità di esperti del mare, ne furono autori, e sulla fede che loro professa accettarlo alla unanimità. Nel rassegnarlo ora alla S. V. due avvertenze essa crede dovere aggiungere — la prima sulla grande importanza di queste considerazioni nautiche, le quali trattano la qualità più essenziale che dee presentare un porto per rispondere allo scopo cui dev' esser destinato; la seconda che la Camera non sente ora per la prima volta annunziar questa opinione; la vide esposta in una petizione diretta da buon numero di armatori e capitani al Parlamento Nazionale, e par che sia benanco divisa dalla più parte de' marini, i quali predicono sempre i funesti effetti che dovrebbero deplorarsi da qualsiasi opera piantata in mare al difuori del bacino coverto dal prolungamento del molo S. Vincenzo.

Questa Camera pertanto sente tutto il bisogno di richiamar la più attenta considerazione del Governo su tale quistione, che, negletta o malamente definita, farebbe esaurire inutilmen-

te le risorse nazionali , lasciando deluse le grandi speranze che si sono fondate sulla costruzione di un Porto a Napoli.

Seguendo la Camera le norme tracciate dalla Commissione si è imbattuta in alcune considerazioni generali che questa propone sulla capacità che debba avere il porto di Napoli per rispondere agli attuali bisogni del suo commercio, ed al probabile sviluppo che potrà ricevere in avvenire. La Commissione rigetta le considerazioni esagerate, per le quali si preconizza che Napoli possa in breve tempo, per le vaste proporzioni che assumerà il suo commercio, avanzare tutte le altre città del Mediterraneo; ritiene invece che il commercio di Marsiglia debbe forse segnare un limite, che dal commercio Napolitano non potrà essere oltrepassato. Applicata siffatta idea al progetto Fiocca con un calcolo desunto da estremi statistici, ne risulterebbe la sua eccedenza di capacità; non pertanto la Commissione conchiude, che, attesa l'impossibilità di segnar limiti precisi allo sviluppo del commercio, il miglior consiglio sia di dover preferire quel sistema di distribuzione, il quale permetta d'ingrandire il porto, e di moltiplicarne le opere a misura che il

progressivo sviluppo del commercio lo esiga.

Queste vedute della Commissione, signor Ministro, la Camera discusse profondamente; essa però ha voluto assolutamente schivare ogni calcolo di probabilità, che, per quanto meditato, non lascia sempre di esser fallace, attesochè fondato sopra elementi che sfuggono pienamente all'avvedutezza ed all'accorgimento umano. Ciò che non ha potuto astenersi dal plaudire e ritenere alla unanimità, si è la conchiusione in che la Commissione è venuta, che cioè nella formazione di un porto in una città, che si sente chiamata a migliori destini, debba esser preferito quel progetto, il quale ne permetta l'ingrandimento, e ne renda possibile la moltiplicazione delle opere, a seconda che il progressivo sviluppo del commercio ne faccia sentire il bisogno.

Passata quindi la Commissione ad analizzare le partizioni interne progettate dal signor Fiocca, e la convenienza di ciascuna opera proposta, tratta in prima dell' avamporto, e del porto mercantile attuale. Sul primo presenta delle considerazioni nautiche, per le quali si ritiene che sia troppo angusto a poter permettere l' esercizio delle molte manovre

che vi si debbono compiere sotto vela; del secondo dichiara come per cagion delle nuove opere progettate dal signor Fiocca, esso non diverrà meno agitato dalla risacca di quel che lo è attualmente. Siffatto giudizio benanco la Camera ha accettato per la fiducia che ripone nella perizia e nella conoscenza dei due suoi componenti che fan parte della Commissione, e che ne sono stati gli autori.

A proposito del dock la Commissione presenta un cenno storico di tali stabilimenti, e delle nozioni sullo scopo ed importanza di essi; discute quindi le quistioni se il bacino del dock debba esser chiuso, e se debba unicamente destinarsi ad operazioni di deposito, ovvero possano accogliersi in esso tutte l merci estere soggette a dazio, sia quelle destinate pei depositi, sia le altre di pronta spedizione. Nel definir tali quistioni la Commissione non è stata pienamente concorde; sulla prima di esse la maggioranza ha ritenuto che il bacino del dock debba esser chiuso, e sulla seconda, anche per maggioranza, si è giudicato che nel dock possano riceversi tutte le merci estere soggette a dazio sia quelle che vi rimangono depositate, sia le

altre che vengono prontamente spedite, in locali però ben distinti e separati.

Di siffatti generali quesiti dalla Commissione proposti la Camera ha creduto d'interesse del commercio discutere il primo, ed ha ritenuto che ad evitare quell' indiscreto concorso di ogni maniera di persone, che potrebbe impedire, od almeno render più difficile la custodia delle merci durante il corso delle varie operazioni, alle quali si fa luogo nel bacino del dock, convenga meglio che questo si faccia chiuso. Discutere poi se il dock debba rimanere destinato unicamente pei depositi, ovvero se in esso possa in locali separati procedersi eziandio alla pronta spedizione delle merci estere soggette a dazio, la Commissione non ha creduto che in questo momento potesse riuscir nè utile nè opportuno; dipenderà dalle disposizioni dell' Amministrazione doganale, dalla maggiore o minore ampiezza delle opere e dei locali, nei quali sarà diviso il porto, il definire qual debba essere la precisa destinazione del bacino recinto da magazzini che prende il nome di dock.

Tutta unanime poi la Commissione, tenuta

ragione della duplice destinazione che il signor Fiocca assegna al suo dock, per le operazioni di deposito cioè , e per quelle di pronta spedizione, ha rilevato la sproporzione della località che lo costituisce con tutto il rimanente porto mercantile; la sua forma irregolare, la sua ristretta capacità, non rispondono degnamente al duplice ed importante scopo, cui piace all' ingegnere di addirlo. — E quei componenti la Commissione, i quali a maggioranza giudicarono opportuna la duplice destinazione che il signor Fiocca gli ha dato, han trovato benanco opportuna la sua collocazione, in quanto si trovi in prossimità coll' edificio doganale, comunque alcuno fra essi abbia assunto che siffatta collocazione non sia nè l' unica, nè la preferibile. A tali giudizii che la Camera ha trovato sostenuti da sufficienti ragioni, essa si è pienamente uniformata.

Alle vedute della Commissione eziandio si è uniformata la Camera circa le proposte del colmamento del bacino denominato Mandracchio, e del raddoppiamento degli edificii do-

ganali. Si è biasimata la prima, perchè quel bacino può riuscire di qualche utilità al disbarco dei bastimenti, i quali bramassero di preferire il mezzo che esso ne offre per via di mare anzichè attendere il loro turno sulle banchine, ed al commercio di cabotaggio, che non è certo presso di noi di leggiera importanza. Non si è saputo approvar la seconda, perchè di banchine e di tettoje per fare operazioni Napoli abbisogna, e non già di vasti edificii per accogliere impiegati, che non sarebbero al certo di veruna utilità. Anche tenuto ragione del probabile sviluppo che possa ricevere il commercio in Napoli, la costruzione di una nuova dogana a tre piani, e perfettamente simmetrica all'attuale, non darebbe occasione che all' inutile spreco di una somma ingente, che sarebbe infruttuosamente spesa.

La Commissione loda la distribuzione interna del porto mercantile; ne analizza e misura la capacità; trova opportunamente collocati nell'ultima vasca gli scali di alaggio, ed i bacini da raddobbo; quel che solo non vi sa approvare si è il cantiere di costruzione, pel quale e sarebbe ristretto il sito, ed il mo-

vimento del porto ne riceverebbe un molesto ingombro. Ragionevoli e giustificate conchiusioni che la Camera benanco ha accettate e fatte sue.

La progettata stazione centrale delle strade ferrate al ponte della Maddalena la Commissione crede inattuabile , attesochè trovasi governativamente definito che debba costruirsi, come si sta eseguendo, a Porta Nolana ; ciò non pertanto la Commissione non si ristà dal presentare qualche osservazione sul merito della proposta; ne troverebbe insufficiente il sito, attesochè l' area che il sig. Fiocca vi destina è di gran lunga minore di quella su cui si edifica ; ne riuscirebbe la esecuzione dispendiosa, atteso il gran numero di edificii che bisognerebbe abbattere ; e finalmente i bracci istessi di congiunzione colle linee ferroviarie attuali , che per lungo tratto bisognerebbe condurre in riva al mare , presenterebbero degl'inconvenienti, che la Commissione nel suo rapporto viene enumerando — La Camera al proposito si è limitata a ritenere, forse anzi a deplorare la oziosità di ogni disputa al proposito , attesochè la

già seguita definizione di siffatta controversia, ne rende inutile ogni discussione.

Preziose considerazioni son quelle che la Commissione presenta sulla quistione igienica, che, in un clima meridionale come il nostro, non può non riuscire di grande importanza. Trova non opportuni i mezzi da' quali il sig. Fiocca si attende la rinnovazione delle acque nel bacino del porto; non la risacca, poichè questo è un nemico che dev'esser solo temuto e bandito; non il movimento della marea, perchè questo ne'seni molto allungati, e separati con ostacoli murali dal mare largo, è pochissimo sensibile; non finalmente il versamento nel seno del porto delle acque del Sebeto, perchè povere, e perchè non si è indicato il modo di non condurvi contemporaneamente il torrente dell' arenaccia, che raccogliendo considerevolissime torbide, si unisce al Sebeto nell'ultimo braccio del suo alveo — modo per altro difficilissimo, poichè que' due alvei s'incontrano allo stesso livello, ed hanno fra loro una direzione ad angolo ottuso — Senza accoglier poi il sistema di generale canalizzazione cui pare accenni il sig. Fiocca per nettare la città da ogni lordura, e che, oltre a riuscire

enormemente dispendioso, in Napoli si mancherebbe forse de' mezzi per attuarlo, la Commissione trova unicamente possibile l'altro mezzo suggerito benanche dal signor Fiocca di dare sbocco alle cloache nel mare largo, la mercè di un solo canale che tutte le accolga; a questo mezzo però, che può riuscir proficuo per le cloache prossime al mare ed accessibili alle sue acque, la Commissione vorrebbe benanco aggiunto lo spurgo de' corsi pubblici e privati per rimuoverne le materie concrete, il quale, anzichè una spesa, offrirebbe un reddito al Municipio — La Camera non ha potuto fare a meno di accogliere ed uniformarsi a queste prudenti vedute della sua Commissione.

A proposito del nuovo quartiere che il sig. Fiocca propone, la Commissione presenta delle considerazioni generali, colle quali determina delle vedute di ragionevole economia, e di saggia amministrazione, che debbono guidar l'esame, e stabilir la preferenza in favore di qualsiasi progetto — Osserva che i vantaggi di un' opera qualunque non possono esser valutati senza avere un positivo riguardo all'ammontar della spesa, cui se ne faccia ascender la costruzione — considerazioni che la Came-

ra ha trovate pienamente conformi alle sue vedute — Nell'applicazione però che se ne fa al nuovo quartiere progettato dal sig. Fiocca, in quanto si ritiene enormemente dispendioso per gli edificii di cui verso l'attuale dogana si propone l'abbattimento, e per la difficoltà della sua fondazione sul mare, la Camera si è astenuta di entrare; nell'interesse del commercio invece si è limitata ad esprimere i suoi voti perchè nelle vicinanze del porto non abbia a sperimentarsi penuria di ogni maniera di fabbricati da potersi destinare a magazzini, ad officine diverse, e ad ogni altra maniera di usi commerciali.

Il sig. Fiocca fa grande assegnamento sulla costruzione progressiva, di cui assume che il suo progetto presenti la possibilità—La Commissione trova pregevolissima questa idea, e pienamente concorde alle sue vedute; osserva però come essa presenti gravi difficoltà nell'attuazione secondo il progetto del sig. Fiocca, massime pel modo onde dovrebb'essere eseguita la chiusura provvisoria che egli propone, e per la difficoltà e la grande ed inutile spesa che dovrebbe erogarsi per rimuovere le costruzioni, colle quali dovrebbe garentirsi la

parte, cui nel momento si limiterebbe la costruzione del porto — La Camera ha fatto plauso al concetto del signor Fiocca ritenuto dalla Commissione; e senza discendere nel dettaglio, cui la Commissione ha proceduto, ha dichiarato invece che il mezzo incontestabile per raggiunger siffatto scopo sia il prolungamento del molo S. Vincenzo — È questa una misura che essa sola frutterà degli utili risultamenti; e questa Camera deplora che nello stanziare delle somme per l' ampliamento del porto di Napoli, e nell'intraprenderne i lavori, anzichè far luogo ad opere che han provocato reclami per ogni dove, non siasi invece incominciato dall'adozione di essa, che avrebbe di già accresciuto lo spazio tranquillo della nostra rada, e messa la marineria in grado di trarne un vantaggioso partito.

Da tale disamina, che la Camera, sulle norme tracciatele dalla Commissione, ha fatto del progetto Fiocca, Ella ben vede, sig. Ministro, come questo presenti de' serii e forse anche irreparabili inconvenienti, fra' quali i più gravi la cattiva disposizione del molo di levante, l'impianto di vaste opere in un sito che dovrebb' esserne affatto sgombro, e la difficoltà

che ne risulta per acceder nel porto. Questa Camera ha ammirato l' ingegno del valoroso architetto, la facilità ond' egli dispone dei mezzi dell' arte, e più ancora la conoscenza de' vantaggi che i progressi del commercio e delle arti hanno offerto alla civiltà. In opera però pel commercio di tanto interesse, e per sè stessa di sì grande rilievo, la Camera non può astenersi dal dichiarare, uniformemente alla sua Commissione, che volendo avere un porto a Napoli, il quale offrisse a'marini un ricovero sicuro e sempre accessibile, e che presentando al commercio quelle agevolezze che ricerca in un porto, non obbligasse per la spesa a sforzi insopportabili, bisognerebbe di molto allontanarsi dalla proposta che il sig. Fiocca ne presenta.

ESAME DEL PROGETTO DELLA COMMISSIONE DI GENOVA

Se il progetto Fiocca, come già è detto, non va esente da gravi inconvenienti, sono di gran lunga maggiori quelli che presenta il progetto della Commissione di Genova — Anche i più profani dell' arte sono in grado di giudicare che la costruzione di quell' antemurale ad una profondità così grande, per una

estensione così lunga, e con una base che giusta i precetti artistici ne corrisponda all' altezza costituisca una di quelle colossali imprese, che non trovando nella storia o nessuno o qualche raro riscontro, riesce facile di concepir colla mente, ma non di attuare col braccio. Una enorme spesa, un volume immenso di materiale, un tempo oltremodo lungo dovrà essere impiegato per costituirlo, e fino al suo compimento si dovrà rimaner costantemente incerti sulla felicità della sua riuscita, e sulla utilità de' mezzi profusi per edificarlo — Con questo progetto e'sarebbe vano vagheggiar l'idea nella quale si è riconosciuta tanta saggezza economica di potere utilizzare i lavori del porto a misura che verranno costruiti, e di poterlo ampliare a seconda dell' aumento de' bisogni; tutto intero il porto dovrà esser costruito per poterne profittare; e di tutte le opere la prima dovrà essere appunto il gigantesco antemurale.

Anche quando però la costruzione dell' antemurale venisse compiuta,perchè la ricchezza del paese ne facesse tollerar la spesa, ed i mezzi dell'arte ne assicurassero la riuscita, la Commisione afferma che il porto non lascerebbe di presentare de' gravissimi inconvenienti:

si osserva che comunque se ne ricavi il vantaggio di una doppia entrata, esso mancherebbe di tranquillità nel suo interno per l'accesso che lascia a'marosi sospinti dallo scirocco e dal mezzogiorno-scirocco nella bocca di levante, e dal ponente-libeccio fino a mezzogiorno nella bocca di ponente; i legni non potrebbero esser sicuri dietro il molo di levante che ormeggiandosi in quattro ; le operazioni sulla banchina situata in fondo al porto riuscirebbero difficili per la commozione che le acque vi soffrono ; e l'entrata stessa del porto malagevole in varii rincontri.

Dopo siffatto giudizio della Commissione , che la Camera pienamente accetta, questo collegio non potrebbe non far eco alle molte rimostranze , che sempre ha provocate la esecuzione della scogliera al ponte della Maddalena secondo le norme dettate dalla Commissione di Genova ; i due capitani di mare componenti di questa Camera dichiararono formalmente alla Commissione governativa , da cui per disposizione Ministeriale si vollero intesi, quali guasti sarebbero derivati dalla esecuzione di quella scogliera ; ed ora la Commissione riferisce, come dagli studii, che essa

ha portato sul fondo del mare, abbia attinte le pruove evidenti della verità di quel che assumevano i capitani, e quasi tutta intera la marineria Napolitana. I nuovi scandagli fatti eseguire dalla Commissione infatti han dimostrato come nel porto mercantile attuale, e più particolarmente nella sua bocca, il fondo del mare siasi sollevato di meglio che 7 piedi; nell'indagar la causa di siffatto riempimento, esclusi gli effetti della corrente littorale, che sulle spiagge ha ritenuto di nessun conto, la Commissione ha creduto che dovesse unicamente riconoscersi in un avvenimento straordinario ed accidentale; conciossiachè tenuto ragione che verso il 1859 venne eseguito un cavamento il quale giustifica le altezze rinvenute dalla Commissione di Genova, se dal 1859 al 1863 l'interrimento dovesse attribuirsi a cause ordinarie e permanenti, dovrebbe convenirsi che per effetto de'lunghi anni, duranti i quali niun cavamento vi si è mai praticato, il porto avrebbe dovuto trovarsi interamente colmato. Che poi siffatta causa debba riconoscersi nella esecuzione della scogliera, la Commissione dimostra con argomenti desunti dagli accurati studii che essa ha portato sul fondo del mare.

Queste considerazioni, sig. Ministro, la Camera non trascura di rassegnarle, pregandola caldamente a volerle valutare con quella ponderazione che fanno meritarle gli uomini eminenti da cui sono partite, e che trovano il conforto di una opinione concorde espressa ora ed anche altra volta da tutti gli uomini di mare.

GIUSTIFICAZIONE ED ESPOSIZIONE DEL PROGRAMMA ILLUSTRATO PRESENTATO DALLA COMMISSIONE

La sola censura delle opere altrui, il solo rilievo degli inconvenienti che vi ha rinvenuti, la Commissione non ha creduto che bastasse ad esaurire il mandato che le si era conferito. Quasi come conseguenza di tutte le osservazioni svolte nel corso del suo lavoro, essa ha voluto formolarle in precetti, e dar così delle norme generali che bisognasse assolutamente seguire nella formazione d'ogni progetto per un porto a Napoli. A siffatto programma ha voluto ancora aggiungere una illustrazione grafica diretta a giustificar la probabile attuazione dei suoi generali precetti.

La Commissione, sig. Ministro, si è ingegnata a giustificare come con ciò fare essa non abbia ecceduto il mandato conferitole; ma la Camera

anzichè trattenersi a discutere siffatta quistione, ha stimato miglior consiglio valutare, per quanto il potea, il merito della proposta, e trasmetterla quindi a V. S. Illustrissima, perocchè Ella crede che nei bisogni del paese giunga sempre opportuna l'opera di ogni cittadino, e che rivesta sempre una forma legale, quando viene presentata da una di quelle rappresentanze legittime, alle quali si è conferita la tutela degl'interessi, cui la proposta si rannoda.

La Camera pertanto, dopo aver discussa la proposta della Commissione, dopo aver ricevuti sulla stessa tutti quei chiarimenti che sono stati necessarii a spiegarne il concetto, ha dichiarato che se pel tecnicismo artistico, che vi si comprende, essa non può che riferirsene ai componenti la stessa, ed appoggiare il suo sul loro giudizio, per la parte poi economica, commerciale, e nautica trova evidente la dimostrazione del vantaggio che presenterebbe un porto costruito secondo le vedute della Commissione.

Lo raccomanda quindi con calore allo zelo della S. V. Illustrissima, affinchè il Governo del Re, facendolo soggetto di serii studii, possa trarre un conveniente partito dalle generose

cure che si sono spese nell'interesse del pubblico bene.

E finalmente questo Collegio, facendosi interprete de' desideri di tutta intera la marineria mercantile Napolitana, osa rassegnare alla generosità del Governo un voto, che in varii rincontri essa non si è astenuta dall'esternare; egli è indubitato signor Ministro come il porto militare di Napoli, meschino e poverissimo com'è, non costituisca al certo una sede navale, di cui si possa far gran conto; questa Camera invece non ignora come fino da uomini autorevolissimi delegati dal Governo siasi raccolto che la vicina Nisida offra elementi per la facile costruzione di un porto militare, e la opportunità ancora di trarre partito da vaste edificazioni ivi esistenti, le quali senza di ciò potrebbero forse rimanere inutilizzate. Veder dal Governo adottata questa misura, e per effetto di essa rinunziato il porto militare a beneficio del mercantile, è questo il voto e l'aspirazione di tutto intero il commercio di questa importante provincia. E la Camera, nel rassegnarlo alla S. V. Illustrissima, la invita a volerlo caldeggiare e promuovere con ogni sforzo, essendo troppo grandi i vantaggi che

per ampiezza di spazio, per convenienza di ripartizioni, e per economia di costruzione ne riceverà il nuovo porto mercantile.

Ecco, signor Ministro, come la Camera ha creduto di rispondere all'onorevole incarico da lei conferitole; e mentre io mi affretto a rassegnarle il risultato del suo lavoro, son certo che la S. V. Ill.^{ma} vorrà prendere in debita considerazione le osservazioni che la Camera si è creduta nel dovere di fare, animata unicamente dal desiderio di veder compiuta l'opera del porto di Napoli, in modochè risponda a' bisogni ed agl'interessi del commercio, che ella è chiamata a tutelare.

Napoli 11 Agosto 1863.

Il Presid.^{e} della Camera
TITO CACACE

Il Vice Segretario
LUIGI CONTI

RAPPORTO

**Della Commissione
incaricata dalla Camera di Commercio
di esaminare in merito
il Progetto Fiocca pel Porto di Napoli, composta de' Signori**

Presidente

BARONE CAV. FEDERICO BAUSAN — Ispettore di 1.ª classe del Genio Civile

Componenti

ERCOLE LAURIA — Ingegnere capo di 1.ª classe del Genio Civile

GAETANO MARESCA FU MARIANO
CARLO CACACE
GIOVANNI PANGRATI
} Membri della Camera di Commercio

Segretario — LUIGI CONTI

RELAZIONE

della Commissione nominata dalla Camera di Commercio, ed incaricata di studiare e riferire sul merito del progetto Fiocca pel porto di Napoli.

Signor Presidente,
Signori della Camera di Commercio.

Di tutt' i provvedimenti, che debbono concorrere per sollevar questa Città a quel grado di civile grandezza, cui le sue naturali condizioni fanno legittimamente aspirarla, quello che nel momento può contribuirvi con maggiore efficacia si è la costruzione di un porto, che risponda a' suoi attuali bisogni, ed alle giuste speranze concepite sul suo avvenire; — oggetto di desiderii per tanti anni nudriti, egli è solo per esso che Napoli, cessando di esser qual si rimase finora, spettatrice quasi inerte del vasto movimento commerciale, che il Mediterraneo dispiega sotto i suoi occhi, potrà invece entrare a partecipar-

ne con quell' interesse e quella importanza, che le assegneranno i suoi futuri destini — che se la posizione geografica in cui Napoli si trova non facendola *chiave necessaria* alle comunicazioni ed ai traffichi delle circostanti regioni continentali, che possono trovar più prossimo approdo ne' porti del littorale ad esse più vicini, non le permette forse sotto tale veduta di venire in concorrenza sullo stesso mare con qualche altra più fortunata rivale, egli è innegabile però come lo ampliamento del suo porto la porrà in grado di trarre dalla posizione che occupa nel cuore del Mediterraneo, e dagli elementi commerciali che raccoglie nel suo seno, quel partito, e quei vantaggi, a' quali, almeno in parte, ha dovuto fino ad ora rinunziare.

Impresa utilissima però la costruzione di un porto, riesce ancora ardua, e difficile oltre ogni dire, atteso il gran numero, e la grande varietà delle esigenze, che con essa importa soddisfare. Offrire alla navigazione un ricovero sempre accessibile, ed una stazione costantemente sicura e tranquilla; dare al commercio mezzi opportuni per provvedere alla facilità contemporanea del carico e del discarico, alla sicurezza de' depositi, alla speditezza de' transiti, ed all' attività del suo movimento; rannodare

insieme il Commercio di terra ed il Commercio di mare, affinchè l' uno possa servire ai bisogni ed alle esigenze dell' altro; curare gl'interessi del Pubblico Erario col premunirlo contro le frodi del controbando, concorrendo però ad evitar, con una opportuna distribuzione, che l' esercizio delle forme doganali inceppi quel movimento, nella cui libertà dee riconoscersi il maggiore vantaggio ; dare alla marineria una ragionevole profondità di acque , e con scali d' alaggio , bacini da raddobbo , ed ogni altra maniera di simili mezzi , offrirle l' opportunità di rimediare a' guasti risentiti pe' lunghi viaggi , o per le fortune di mare ; senza negliger gl' importanti riguardi dovuti alla pubblica igiene, adoperarsi invece ad ottenere che dal freno imposto ad acque per lo innanzi libere essa non resti per verun modo compromessa ; ed in tutto ciò congiungere indispensabilmente alla convenienza delle opere la economia della spesa, e la distribuzione del lavoro, son questi i molti ed intralciati problemi, de' quali il progetto di un porto dee presentar la complessa soluzione.

Quando adunque al distinto ingegnere nostro concittadino sig. Giustino Fiocca venne in pensiere di presentare al Governo del Re un pro-

getto del porto di Napoli, il Ministero fece opera di grande prudenza col commetterne l'esame ed il giudizio ancora a voi, o Signori, che avendo assunta la rappresentanza de'più vivi interessi, a' quali si provvede colla costruzione di un porto mercantile, potete essere al certo i più capaci estimatori della sua convenienza. La Commissione intanto, cui vi piacque delegar siffatto incarico, anzichè recederne per la sua complessa difficoltà, trasse invece ragione appunto da questa per addopiar le sue cure, e prestarle più scrupolose, e più solerti che si potesse, conciossiachè i bisogni del Paese domandano a buon dritto, ed esigono il concorso e la cooperazione di ogni Cittadino.

Gli studii, che la Commissione portò sul progetto Fiocca, furono da essa divisi, o Signori, principalmente in due parti distinte: la prima sulla collocazione de' moli, co'quali ha voluto formare il recinto che dovrà costituire il porto; la seconda sulla partizione del recinto, sulla distribuzione delle diverse opere che l'egregio autor del progetto ha voluto collocarvi, sulla forma, convenienza, e sufficienza di ciascuna. Considerazioni esclusivamente nautiche son quelle che la Commissione vi rassegnerà per giudicar della opportuna forma e

collocazione de' moli ; vedute commerciali ed artistiche le altre, che l' hanno regolata nell' esame dettagliato delle opere interne, dal discendere al quale essa non ha creduto potersi astenere.

Ricorderete intanto, o Signori, come pria che il progetto Fiocca venisse in luce, da una Commissione, che sulla metà del **1861**, il Ministro de' Lavori Pubblici nominò in Genova coll'incarico di giudicar della preferenza fra due antecedenti e cozzanti progetti, se n' era compilato un terzo ; comunque la Commissione istessa, che se n' era fatta autrice, non lo avesse ritenuto alla unanimità, ma invece fosse stato accompagnato da un parere discordante dell' autorevole signor Parodi, Ispettore del Genio Civile, il quale, riprovandolo pienamente con argomenti che meritano la più seria considerazione, ne sostituiva invece un altro in forme generali, pure il progetto approvato dalla maggioranza della Commissione si volle porre ad esecuzione. Fu allora che l' egregio ingegnere signor Fiocca si fece a presentare il suo progetto , col quale egli a nulla ha maggiormente atteso , quanto a rilevare i gravi inconvenienti, che, a creder suo, presenta il progetto della Commissione di Ge-

nova; di guisa che massime la sua memoria può dirsi un continuo parallelo del suo e del progetto della Commissione di Genova. Fu questo il motivo per cui la vostra Commissione credè che il suo giudizio sul progetto Fiocca, e sulle idee che in occasione di esso il signor Fiocca avea svolte, sarebbe riuscito incompiuto, qualora non si fosse contemporaneamente giudicato sulla convenienza del progetto Genova; che anzi la Commissione credè ancora di esservi officialmente tenuta, conciossiachè il Prefetto di Napoli, dopo aver trasmesso d'ordine del Ministro de'Lavori Pubblici il progetto Fiocca, con altra sua lettera dell' 11 aprile corrente anno, dichiarando di far seguito alla corrispondenza tenuta col signor Presidente della Camera su tale oggetto, gli trasmetteva un esemplare messo a stampa de' verbali redatti delle discussioni tenute da quella Commissione, affinchè li avesse avuti presenti nel parere ad emettere—Il giudizio però della Commissione su tale progetto sarà esposto più generalmente, e con minore precisione di dettaglio, attesochè ad esso sono applicabili molte considerazioni a cui ha dato luogo il progetto Fiocca.

In oltre è mestieri rammentiate, o Signori,

come dal Ministero si fosse voluto sul progetto Fiocca provocare e stimolar la pubblica opinione, invitando chicchessia a presentar su di esso le proprie osservazioni; e che in seguito di tale invito molte osservazioni, molti rilievi si fecero pervenire alla Commissione, la maggior parte de' quali si volle presentar sotta la forma di nuovi progetti—Ancora di questi la Commissione (ad eccezione del signor Pangrati, che non si è creduto a ciò facoltato) ha stimato dover dare in separato rapporto un fugacissimo cenno, solo per quanto basti a rilevar per ciascuno i pregi o i difetti eminenti; conciossiachè sarebbe riuscito impossibile discender per tutti a men sommario esame.

Finalmente, o Signori, a rendere compiuto il suo lavoro, la Commissione ha creduto utile, riassumendo tutte le idee svolte in occasione del suo giudizio, assegnar delle norme generali, le quali bisognasse assolutamente seguire nella formazione di ogni progetto per un porto a Napoli, illustrandole con una applicazione grafica, a solo oggetto di mostrarne la possibilità. A tale ultima parte di siffatto divisamento non si sono però associati il signor Lauria ed il signor Pangrati, poi-

chè han creduto che avrebbero con ciò ecceduto il mandato loro conferito.

Son questi gli studii cui la Commissione ha proceduto ; ed è appunto questo l' ordine con cui ve ne rassegna ora i risultamenti.

PARTE I.

ESAME DEL PROGETTO FIOCCA

CAPO I.

Considerazioni generali nautiche, ed applicazione di esse alla disposizione de' moli progettata dal signor Fiocca.

Indubitabilmente, o Signori, non v' ha chi possa disconvenire che la condizione, ed il requisito più essenziale che dee presentare un porto sia di poter soddisfare alle esigenze della Navigazione, per modo da offrire l' opportunità di risedervi con sicurezza, e la facilità di entrarvi ed uscirne senza pericoli, e con ogni tempo; qualora non soddisfi a tali esigenze, siano quali si vogliono i pregi ed i vantaggi delle distribuzioni interne che un porto pos-

sa presentare, esso non servirà che a viziare irrepabilmente il fondo del mare, ed a provocar lo sciupo inutile d' ingenti somme, che n'andrebbero infruttuosamente perdute.

E poichè il giudizio sulla opportuna distribuzione dei moli esterni che un porto presenta, in quanto offra il modo di soddisfare a siffatti bisogni della Navigazione, da niuno avrebbe potuto esser più competentemente pronunziato, che da valorosi marini, i quali congiungessero alle cognizioni teoretiche i frutti di una lunga esperienza, il Presidente commise a' due componenti di codesta Camera signori Carlo Cacace e Gaetano Maresca, che, colla qualità di esperti del mare, facean parte della Commissione, di portare i loro studii sul progetto Fiocca e sul progetto Genova, di analizzarne la conveniente collocazione dei moli esterni, di rilevare col mezzo di scandagli ed altre essenziali indagini di fatto le condizioni della località, e di tutto riferire alla vostra Commissione.

Comunque pienamente concordi i due sullodati Capitani ne' principii e nelle applicazioni di essi, con separati rapporti presentarono alla Commissione le loro idee, il sig. Cacace riassumendole più generalmente in

una breve relazione sufficiente per la intelligenza di marini esperti e valenti al par di lui, ed il sig. Maresca diffondendosi in più particolareggiate e precise considerazioni, per modo da adattarsi benanco all' intelligenza di coloro che non fossero del mestiere.

La Commissione dopo avere con sommo interesse accolte le importanti relazioni de' due suoi membri, e dopo che con lunga discussione si rese padrona di tutte le ragioni esposte dai medesimi, dichiarò pienamente uniformarsi alle loro opinioni; accettò quindi e fece propria la uniforme conchiusione in cui essi vennero, e colla quale dichiararono incompatibile con le condizioni essenziali di un porto quella parte del Progetto Fiocca, che non è coverta dal prolungamento A B C del molo S. Vincenzo, perchè il bacino fra la punta di detto prolungamento ed il lido da essa non ricoverto, dev' essere sgombra affatto da qualunque opera piantata in mare , affine di render libera l' entrata de' bastimenti, che riuscirebbe altrimenti pericolosa.

E poichè la dimostrazione di siffatto assunto è fatta con tanta precisione di linguaggio, da renderne impossibile qualunque riassunto senz' attenuare la forza degli argomenti tecnici che

contiene, la Commissione ha creduto necessario di rassegnarveli per intero,inserendoli testualmente in questo luogo della presente relazione.

Rapporto del sig. Carlo Cacace alla Commissione incaricata dalla Camera di Commercio di esaminare in merito il progetto del sig. Giustino Fiocca pel porto di Napoli.

« Senza voler attaccare o menomamente of-
« fendere la scienza,che chi scrive non è a por-
« tata di sindacare, ma forte per la lunga espe-
« rienza nella navigazione,si fanno presenti le
« osservazioni che seguono.

« Se ponderatamente si esamina il progetto
« del porto Fiocca, si scorge ad evidenza che il
« vento di scirocco cade perpendicolarmente
« nell' entrata, e produce fastidio ai legni che
« trovansi nel così detto dock, situato nell' an-
« golo della Immacolatella , e lo scirocco a
« mezzogiorno vi mena molto mare, che bat-
« tendo sulla panchina della medesima, forma
« la solita risacca nel porto che attualmente e-
« siste.

« Principale requisito di un porto si è quel-
« lo della entrata che sia al coverto da ogni
« vento, ampia,e di facile accesso,con qualsia-

« si vento che spira. Tale non è la bocca del
« porto Fiocca,poichè piccola, scabrosa e mal
« situata.

« Il molo che camina da levante verso po-
« nente presentandosi di traverso a' venti
« della traversia, i venti di scirocco a mez-
« zogiorno sino a libeccio vi battono per-
« pendicolarmente, e nei temporali i forti
« colpi di mare, versandosi sulla scogliera,
« hanno un retrocesso che va molto più fuo-
« ri della punta della sinistra entrando. I le-
« gni pria di avvicinarsi alla bocca di entrata
« incontrano tale retrocesso, e quanto più si
« approssimano, con maggiore violenza questo
« li percuote,tanto da poter montare in coper-
« ta per la parte di prua. Il mare trovando
« piazza descrive la sua parabola, e quindi il
« colpo di mare che rade la punta della sini-
« stra, quando evvi spazio s'intromette e batte
« sul lato destro al di dentro della bocca, ove
« incontrando resistenza retrocede dando sulla
« opposta panchina,sicchè nella bocca del por-
« to l'acqua con siffatto contrasto forma una
« spaventevole lotta.

« Si fa inoltre osservare un fatto tutto pra-
« tico : un bastimento che si presenta con un
« fortunale da libeccio, navigando con le sole

« basse gabbie, a prescindere da ciò che si è
« accennato di sopra, giungendo nella imboc-
« catura,allargandosi a discrezione dalla pun-
« ta della sinistra, e facendo orza alla banda,
« può montare la punta interna della destra?
« Il risultato dell' esperienza è negativo, poi-
« chè il legno che naviga con le basse gabbie,
« stringendo il vento, non può accostarsi sei
« quarte, ma gliene bisognano otto, sicchè
« mettendo la prua a maestro, va ad investire.
« Gli è forza allora ancorare,ed è ormai presu-
« mibile che in una lotta sì strepitosa di mare
« possa il bastimento sostenersi sulle ancore,
« non potendo neanco filare l' intera catena o
« gomena mancandogli l' acqua da poppa per
« la strettezza del luogo?

« Siffatto porto anzichè servire di salvezza
« ai bastimenti che trovansi in pericolo in al-
« to mare, offre la loro certa perdizione nella
« sua entrata. Nè si può credere che un esperto
« Capitano sia tanto ardimentoso d'arrischiar-
« si ad entrare in una simile imboccatura di
« porto, ov'è sicuro di perdere il suo legno, il
« carico,e ciò che più preme,la vita, rompendo
« sui circostanti scogli.

« Non sappiamo infine di quanta utilità potes-
« sero essere le vasche che voglionsi costruire

« nel centro del porto,le quali con l'ingombro
« delle loro panchine tolgono il luogo a molti
« legni per potersi ormeggiare.

« Finalmente per l'applicazione delle sopra
« esposte considerazioni generali al progetto
« della Commissione di Genova, il sottoscrit-
« to si rimette interamente a quanto si è espo-
« sto più distesamente dal distinto suo collega
« sig. Maresca , facendo interamente proprie
« le sue osservazioni.

Napoli 1.° giugno 1863.

CARLO CACACE.

Rapporto del sig. Gaetano Maresca alla Commissione nominata dalla Camera di Commercio per esaminare in merito il progetto Fiocca pel porto di Napoli.

« Onorato dalla fiducia di questa rispettabi-
« le Commissione del delicato e difficile incari-
« co di presentare le mie osservazioni sotto il
« rapporto nautico sul progetto del porto di Na-
« poli presentato dall' ingegnere sig. Giusti-
« no Fiocca,rimesso dal Ministero alla Camera
« di Commercio per esaminarlo in merito, non
« esitai accettarlo, comunque le modeste mie

« condizioni di uomo speciale di mare, e le
« mediocri mie cognizioni mi abbiano fatto in
« ogni tempo schivo da iniziativa qualunque, che
« avesse l'apparenza di mettermi soverchia-
« mente in rilievo. Ma siccome il Governo, pe-
« netrato dalla gravezza dei reclami intorno
« ad un' opera, che decider deve dei destini
« marittimi e commerciali di questa nobilissi-
« ma Città, ha creduto consultare la sua Ca-
« mera di Commercio, della quale ho l'o-
« nore di far parte, e poichè i Componen-
« ti della Camera stessa, mi associarono
« alle SS. LL. per riferire sul progetto me-
« desimo, mi sono determinato adempie-
« re del mio meglio alla commessa affidata-
« mi nella prima sessione di questa Commis-
« sione, cioè di esporre le mie idee sulle con-
« dizioni nautiche pel progetto del Porto di
« Napoli, alle quali ho dovuto aggiungere
« le osservazioni emergenti dall' applicazio-
« ne pratica di esse al progetto del signor
« Fiocca : e poichè nel frattempo impiega-
« to ai rilievi dello stato attuale del fon-
« do del bacino del nuovo porto, l' ingegne-
« re sig. Fiocca ha presentato l' attesa sua me-
« moria giustificativa del progetto grafico dap-
« prima da lui presentato, corredata di molte

« erudizioni, specialmente per quanto riguar-
« da la parte nautica, ho creduto essenziale
« far seguire ai principî generali la sana criti-
« ca di quegli argomenti, che mi sono sem-
« brati in opposizione coi principî medesimi.

« Pria di tutto non credo superfluo il pro-
« testare, che attenendomi strettamente ai li-
« miti della commessa, ho posto ogni studio a
« non eccederla. Nell'esame del progetto non
« ho tolto di mira altro scopo che il bene del
« Paese, la sicurezza della navigaziene e del
« porto; materie solo nelle quali, senza timore
« di jattanza, posso reputare le mie osservazio-
« ni meritevoli di considerazione da parte de-
« gli uomini eminenti nelle cose nautiche;
« imperciocchè la mia lunga esperienza del
« mestiere marittimo, nel quale ho versato
« fin dalla mia tenera età, e per lo periodo
« di molti anni in qualità di Capitano di lun-
« go corso al comando di legni a vela, coi
« quali ho percorso buona parte del globo,
« mi conforta a pronunziare la mia opinione,
« esponendo quanto segue —

« Le condizioni generali che nell' interes-
« se della navigazione debbono essere soddi-
« sfatte nella costruzione del porto di Napoli,
« che per la sua posizione topografica e per

« le condizioni geografiche, è uno dei primi
« nel Mediterraneo , sono che il suo braccio
« di molo debba covrirlo da' venti traversie-
« ri, il cui settore nocivo si estende dal S. S.
« E. al S. O; essendo fra essi il più violento
« il S. S. O.

« Che per render facili le manovre alle na-
« vi che debbono prendere o lasciare il por-
« to , è indispensabile che sottovento non vi
« siano opere, contro cui potrebbero per cir-
« costanze straordinarie, e di notte tempo an-
« dare ad infrangersi, e contro le quali imbat-
« tendosi i marosi , fossero respinti con peri-
« coloso ritorno, che in qualunque direzione si
« fa risentire a notevole distanza.

« Che per le sopradette circostanze, e per
« l'altra non meno importante di offrire libero
« campo ai contemporanei e successivi arrivi
« di bastimenti, che cercassero il salvamento
« nel porto, la preesistenza di quelli che so-
« no stati i primi a gettare l'ancora non debbe
« togliere lo spazio necessario ai successivi
« per le indispensabili manovre dei bastimen-
« ti sotto vela, specialmente in tempo di notte.

« Che finalmente trovino i bastimenti nel
« porto medesimo la facilità di eseguire col
« massimo risparmio di tempo e spesa le o-

« perazioni del carico e discarico, e trovi-
« no pure le comodità indispensabili di baci-
« ni di raddobbo, di scali di alaggio, di mac-
« chine per alborare e disalberare, per ripa-
« rare i danni sofferti nella navigazione, e per
« rimettersi in grado di riprendere il mare.

« Con la guida di tali principî, quasi tutti
« riconosciuti essenziali, fra i molti altri di
« dettaglio e di distribuzione enumerati dal si-
« gnor Fiocca nell'esposizione del suo concet-
« to regolatore del progetto, mi son fatto ad
« esaminare quanto il distinto ingegnere nella
« sua elaborata ed erudita memoria ha esposto
« in sostegno dell'applicazione grafica fattane
« da esso lui alle diverse parti componenti il
« progetto del Porto.

« 1.° In primo luogo trovo ben a proposito
« in massima la proposta del prolungamento
« del molo militare detto s. Vincenzo; ma que-
« sto prolungamento non deve arrestarsi però
« alla breve lunghezza assegnata, nè dev'essere
« nella direzione adottata, ma piegarsi a quel-
« la di E 5.° 37.' N. E. che ora quasi tie-
« ne, perchè otterrebbesi così con l'amplia-
« mento del porto di Napoli prontamente la
« calma contro i marosi da fuori, e si offrireb-
« be ai legni vasto e sicuro ricovero. Atte-

« sochè Napoli, sebbene situata quasi nel fon-
« do del suo Golfo, rivolto verso mare per
« un settore circolare di 220.°, pure re-
« sta solo esposto alle conseguenze del mare
« agitato dai venti compresi fra il S. E. ed il
« S. O.; e poichè per le topografiche condizio-
« ni esposte dall' autore sig. Fiocca alle pagi-
« ne 27 a 32 della sua memoria, e per le a-
« naloghe di altre località riportate dagli au-
« tori da esso lui citati, non che per l'espe-
« rienza di pratici, i marosi del S. S. E. al.
« S. O. sono quelli a temersi maggiormen-
« te; il prolungamento del molo accenna-
« to è il solo mezzo di ottenere sollecitamente
« la desiderata bonaccia nel bacino, che for-
« mar deve il porto, senza ostacolare i vantag-
« gi e sicurezza della rada attuale.

« 2.° Stabilito com' è, che il prolunga-
« mento del molo S. Vincenzo porti calma al
« nuovo bacino del porto contro i marosi di
« fuori, qualunque lavoro di opere che nasce-
« re si fa da parte di terra, sia con moli pa-
« ralleli al lido, che con altra direzione, quan-
« te volte sono al di fuori del bacino cover-
« to, ed esposti agli urti diretti delle tra-
« versie, riescono dannosi alla navigazione, e
« rendono malagevole l'entrata del porto. Im-

« perciocchè i marosi, infrangendosi vivi contro
« le scogliere da farsi in difesa di detti moli,
« darebbero dei rigurgiti, risacche, e recessi,
« che l'esperienza mostra essere sensibili a di-
« stanza maggiore di quella voluta da taluni
« propugnatori di tali opere, interessati a com-
« battere la esistenza di queste agitazioni: qua-
« li movimenti non solo tormenterebbero i ba-
« stimenti ancorati, ma ostacolerebbero l'en-
« trata dei legni nel porto ; lo che non succe-
« derebbe se le onde degl' indicati marosi si
« andassero a spianare sulla opposta spiag-
« gia, ove giustamente si verificherebbe il vol-
« gare adagio dei marinari, cioè « essere le
« spiagge le mogli dei marosi. »

« 3.º Applicate le espresse considerazioni
« all'azione dei marosi di traversia infrangen-
« tisi vivi contro alla scogliera del molo che
« si costruirebbe parallelo al lido nella parte
« che resterebbe al di fuori la calma prodotta
« dal prolungamento del molo S. Vincenzo ;
« come scorgesi nel progetto del sig. Fiocca,
« si vede che il medesimo sarebbe oltremodo
« dannoso alla navigazione, e di ostacolo alle
« manovre navali, e restringerebbe l' entrata
« dell' avamporto fra limiti tali, che mettereb-
« be il bastimento sottovela, che cercasse gua-

« dagnarlo in tempeste traversiere, nel sicuro
« pericolo di naufragare, come andremo dimo-
« strando.

« Che la costruzione del molo in parola
« ostacolerebbe le manovre navali ai basti-
« menti che volessero uscire dal Porto, è fa-
« cile il comprenderlo con riflettere che or-
« dinariamente i venti, anche nel più bel tem-
« po, spirando dalla parte di fuori, limitereb-
« bero ad essi bastimenti il vantaggio del bor-
« deggio, per mettersi in franchia del porto.
« Ed i navigli che volessero entrare non po-
« trebbero guadagnare l'ancoraggio dell'a-
« vamposto bordeggiando con venti anche i
« più moderati che spirassero da terra, e
« che sono quelli del 1° e 4° quadrante, i quali
« a causa della esperienza locale, ben nota ai
« marini, cioè che nell'eseguire le ultime più
« ristrette bordate i detti venti nei paraggi
« prossimi al bacino del porto (forse a cagio-
« ne delle sporgenze ed elevazioni del littora-
« le) declinano, ripiegandosi verso l'asse del-
« la sua insenatura, e perciò venendo più di
« prua, obbligano ad accorciare le bordate ed
« aumentarne il numero. Laonde queste mano-
« vre per riuscire efficaci, esigendo che fra la
« punta del molo che ricopre il porto e l'oppo-

« sta sponda vi sia un libero ed ampio spazio,
« dimostrano ad evidenza la incompatibilità
« di qualunque opera da terra al di fuori del
« bacino del porto.

« Or se a quest' ultima conseguenza si è
« venuti nella ipotesi di tempi maneggevo-
« li , assai più gravi ed imponenti sono le
« ragioni che tanto esigono nella ipotesi pri-
« mordiale dei tempi di tempesta nella stagio-
« ne invernale per effetto dei venti traversieri
« di lunga durata, producenti i più grossi ma-
« rosi. Imperocchè questi venti solendo covrir
« di abbondante neve l'alta regione montuosa
« che circonda a poca distanza il fondo del
« Golfo di Napoli, queste nevi producono dei
« venti più o meno impetuosi da terra, i quali
« essendo in direzione opposta a quelli di tra-
« versia, producono, se sono poco intensi, la
« calma momentanea d'ogni vento ne' paraggi
« del bacino del porto ; e se più violenti , re-
« spingono questa calma più al largo , e fan
« partire da terra degli sbuffi di vento per una
« zona più o meno estesa : sbuffi che varia-
« mente alternandosi da tramontana e maestro
« a Greco, subiscono pure variazione lungo la
« curvatura del littorale , secondo che si acco-
« sti all'uno o all'altro de' suoi estremi , come

« praticamente è noto — Quindi è che per en-
« trambe le cennate circostanze cioè di so-
« spension d'ogni vento , o di forte brezza a
« prua, si rende impossibile ogni bordeggio ad
« un naviglio per entrare nel porto , restando
« perciò in balia de' marosi e loro recessi do-
« po essersi infranti vivi contro le scogliere
« de' cennati moli.

« In tal caso richiamo l' attenzione anche
« dei meno esperti marinai a considerare qua-
« le sia la triste e perigliosa condizione di
« un naviglio mercantile, che specialmente in
« tempo di notte, dopo aver corso, come suol
« dirsi , *a palo secco* tutta la profondità del
« golfo per cercare un rifugio di salvezza nel
« porto, trovisi prima nella diminuzione e poi
« nell' assoluta mancanza del vento, che è l'u-
« nica sua forza motrice, appunto nei paraggi
« dell' ingresso del porto, ove ha bisogno di
« manovrar le vele per stringere i venti traver-
« sieri; dovendo pure bravare le grosse onda-
« te, a cui è astretto volgere il fianco nel gira-
« re per entrare nella bonaccia dell'avamporto.

« Che se per caso peggiore ancora di que-
« sta perigliosa calma di venti , trovasse inve-
« ce contro la sua prua un vento da terra
« più o meno forte in disparate direzioni , e

« di alterna possanza, che gli rendesse senza
« effetto la manovra nel limitato campo per le
« sue bordate e con una scogliera di fronte ,
« per poter con esse bordate giungere a gua-
« dagnare la ristretta bocca dell' avamporto
« che gli resta a sinistra; allora sarebbe assai
« più critica la sua posizione, riuscendogli as-
« solutamente impossibile prendere la bocca
« dell'avamporto; la quale può ordinariamen-
« te risultare ancora più ristretta dallo stan-
« ziamento di navigli,che han potuto preceder-
« lo a salvarvisi in circostanze men tristi.

« Egli è quindi evidente che non convenen-
« do con una audace risoluzione rivolgere un
« naviglio la sua prua ai marosi di traversìa per
« tentare di riguadagnare il largo, ove domi-
« nano i venti che li producono, ed agguanta-
« re ivi alla cappa, attendendo l'ammansimen-
« to della tempesta, non gli resta altro partito
« fuorchè quello disperato di affidare alla for-
« za delle sue gomene ed alla tenuta delle an-
« core la vita del bastimento e del suo equi-
« paggio; impegnandosi così in una lotta mor-
« tale fra l'urto vivo dei marosi contro la sua
« prua, ed il recesso dei medesimi franti da
« poppa, che sentirebbe con terrore avvenire
« contro le scogliere dei moli; su quali scoglie-

« re andrebbe con certezza a frantumarsi se le
« ancore arassero, o le gomene si spezzassero.

« Si rifletta pure che quest'unico disperato
« partito di affidare alle ancore la propria sal-
« vezza, sfidando il furore della tempesta per
« non poter entrare nel porto, è poi di assolu-
« ta necessitá per un legno, che durante l'ulti-
« mo tratto del suo tragitto abbia avuto la scia-
« gura di succumbere ad avarìe di grave mo-
« mento, sia nell'acconsentimento di un albe-
« ro maggiore, sia nella rottura e forti guasti
« nel timone, o altre avarìe che non si possono
« riparare durante un grosso tempo.

« Ma quando anche un naviglio avesse la
« fortuna di reggersi sulle sue ancore e go-
« mene che avrebbe dovuto filare per la mag-
« gior parte, affin di dare la massima presa al-
« le prime, e maggior morbidezza al saleggio
« del bastimento col più gran ventre delle se-
« conde, non appena cessassero i venti da ter-
« ra, e ripigliassero quelli di traversìa, anche
« con minor forza, non potrebbe nè tampoco
« porsi sottovela per guadagnare l'ancoraggio
« dell'avamporto, mancandogli la necessaria
« *abattuta,* attesa la sua poca distanza dalla
« scogliera del molo di levante da sottovento.

« Da quanto finora si è esposto risulta a-

« dunque, che per l'esistenza del progettato
« molo di levante parallelo al lido, che sareb-
« be al di fuori del bacino coverto del porto:

« 1.° Nella buona stagione con la brezza
« fresca periodica della giornata che spira nel
« settore dei venti foranei, non potrebbe sot-
« tovela uscire dal porto un bastimento per
« mancanza di spazio pel bordeggio;

« 2.° Che viceversa non potrebbe per iden-
« tiche ragioni entrare nel porto un bastimen-
« to con le simili brezze da terra frequentis-
« sime fra l'altro in primavera ed autunno, e
« nell'està durante la notte;

« 3.° Che nei tempi invernali tempestosi di
« traversìa, all' aumento in molto maggiore
« scala degli enunciati ostacoli, si aggiun-
« gono i gravi pericoli di naufragio

« a) Per l' improvvisa assoluta cessazione
« dei venti in prossimità del porto, rimanendo
« intera l'azione dei grossi marosi infranti e
« retrocessi con rigurgiti dalle scogliere dei
« moli, per cui si è obbligato dar fondo;

« b) Per le forti brezze da terra con dire-
« zioni opposte ai venti traversieri e varia-
« bili d'inclinazione da un capo all'altro del-
« la concavità del lido; per cui poco o nulla
« facendo essi guadagnare nelle bordate non

« si potrebbe entrare nell'avamporto, e si sa-
« rebbe costretti egualmente a dar fondo.

« Dopo i descritti casi contemplati di so-
« pra prendiamo a considerare l'ultimo che
« vi resta, cioè quello di un naviglio che con
« forti venti dal settore di traversia non ar-
« restati nè dalla calma, nè da fresche brezze
« da terra, voglia guadagnar l'avamporto se-
« guendo le manovre indicate come *facili*, *ov-*
« *vie*, e di sicura riuscita dal sig. Fiocca alla
« pag. 49 della sua memoria.

« Nella sopra indicata condizione questo na-
« viglio non potrebbe rasentare la punta del
« molo che covre l'avamporto, come consiglia
« il lodato autore, la quale punta fondata so-
« pra scogliera di maggiore larghezza fuori
« acqua nella testa del molo, e con scarpa
« sommersa maggiore di quella del resto del-
« la diga (che com'è indicato nel progetto
« della Commissione di Genova dev'essere di
« tre volte e mezzo l'altezza verticale), ob-
« bligherebbe invece il bastimento tenersi a
« rispettosa distanza, e fuori dai frangenti del
« mare sulla punta del molo, che vorrebbe
« raddoppiare; affinchè poi oltrepassato ap-
« pena la linea in prolungamento del medesi-
« mo, orzando alla banda, bracciasse le vele

« a sinistra, stringendo al vento per quanto
« più è possibile, per così tentare di prender
« l'ancoraggio.

« Ma dopo che con ciò si è adempito ai det-
« tami nautici specificati dal sig. Fiocca, inutil-
« mente cercherebbesi nella citata indicazione
« quel che resta a farsi praticamente per ab-
« bassare l'ancora in sito sicuro; poichè il lo-
« dato autore si arresta nei suoi dettami nauti-
« ci, e per sbarazzarsi dalla disamina della
« possibilità pratica delle ulteriori evoluzioni,
« vi supplisce con la comoda frase generale di
« doversi cioè manovrare in *modo che si abbia*
« *la giusta arrancata* per giungere nell' avam-
« porto.

« Non pertanto, a non mostrarsi assoluto nel
« confutare l' asserita facilità di prendere il
« porto in caso di violenti traversie, credesi
« opportuno rammentare i seguenti fatti.

« 1.° Nel caso di traversìa da libeccio la
« più inclinata sul molo parallelo al lido, e
« che rende maggiore lo spazio coverto dal
« braccio del molo S. Vincenzo prolungato, la
« direzione de' marosi, sia per effetto del rim-
« balzo contro l' estremo dell'isola di Capri,
« o per altre cause, vedesi costantemente non
« essere nella stessa direzione del vento, ma

« declinare varie quarte a mezzogiorno, per
« cui i grossi marosi andranno ad infrangersi
« con angolo quasi retto contro il molo paral-
« lelo di levante, alla distanza poco più di
« metri 430 dall' estremità del molo S. Vin-
« cenzo prolungato, e nel loro ritorno nello
« spazio di mare fra il molo parallelo al lido
« e la punta del molo S. Vincenzo prolunga-
« to, andandosi a ribattere con quelli provve-
« nienti dallo spandimento dei marosi che s'in-
« frangono sulla stessa punta, producono in-
« nanzi la bocca dell'avamporto un movimen-
« to con direzioni indeterminate e vorticose,
« assai nocivo all'esattezza e riuscita di qual-
« siasi manovra fondata sull'abbriva e sul ti-
« mone.

« 2.° Per tale movimento irregolare del
« mare nel sito della girata per la nave che
« vuole ancorare con profittare della sua ab-
« briva, divenendogli poco sensibile l'effetto
« del timone nel suo governo, fa che essa
« nell' orzare impiega tempo maggiore a pre-
« sentare il suo quartiere prodiero alla violen-
« za dei venti, e durante questo tempo il suo
« scafo, la sua alberatura, e le sue basse gab-
« bie e basse vele, abbenchè ammainate o
« imbrogliate, offrendo presa all'azione violen-

« ta del vento, buona parte della sua abbriva
« anzicchè favorirlo ad accostare al ridosso del
« molo S. Vincenzo, lo scarozza verso il molo
« sottovento parallelo al lido.

« 3.° In tali circostanze volendo il naviglio
« prendere l'ancoraggio sotto vela, ed essendo
« obbligato adoprarne poche dal momento della
« sua girata alla punta del molo, sino a quando
« avrà presentato la sua prua per poter strin-
« gere il vento, trovasi aver descritto un arco
« ben grande, la di cui corda dalla punta del
« molo estendesi nella direzione sottovento alla
« stessa verso il molo controverso, ed in que-
« sto punto trovandosi già molto derivato per
« per le cause su espresse, non potendo far
« prua che a sei quarte dal vento dominante,
« subirà indubitatamente altre due quarte per
« deriva, tanto per la pochezza delle vele, che
« per l'impossibilità di bene orientarle, nonchè
« per la brevità dello spazio che gli resterebbe
« a percorrere, perchè s' imbatterebbe sulla
« scogliera. Quindi il naviglio, quando anche
« in apparenza sembrasse poter sormontare la
« testa del martello del molo di levante, pure
« per la forte deriva suddetta cadrebbe sulla
« scogliera, qualora non si pensasse ad ancora-
« re ove meglio riesca.

« 4.° Che la notte con le sue tenebre non
« permettendo valutare ad occhio le distanze
« e gli ostacoli, rende insicure non solo le ma-
« novre accennate nel buon tempo, ma fa cre-
« scere le difficoltà in occasione de' tempi tra-
« versieri; in conseguenza di che il naviglio,
« che dopo spenta nell' orzata ogni velocità,
« anzicchè azzardare la suddetta perigliosa ma-
« novra, sarebbe astretto dar fondo nel sito ove
« meglio avsà potuto giungere, avuto riguar-
« do alla distanza da serbare dai bastimenti
« che prima d' infuriar la tempesta si trovano
« ivi ancorati. Quale ancoraggio non sarebbe
« a convenevole distanza dalla scogliera del
« molo parallelo al lido, e per conseguenza il
« filare a sufficienza la gomena sarebbe a spe-
« sa dell' avvicinamento della scogliera stessa,
« sulla quale si cadrebbe ove l' ancora arasse,
« o si spezzasse la gomena.

« 5.° Che nella maggior parte delle navi
« mercantili si sagrifica la raffinatezza del ta-
« glio, e quindi la sensibilità del timone, spe-
« cialmente quando sono immerse fino alla cin-
« ta, alla maggior portata: e che una mano-
« vra complicata che su di una fregata da guer-
« ra può riuscire per la celerità di esecuzione
« e sveltezza del taglio, con 300 uomini di e-

« quipaggio, su di una nave oneraria di ugua-
« le portata non riesce sollecita nello stesso
« modo, poichè ai suoi bisogni dee soddisfare
« appena con una ventina di uomini in tutto ,
« compresi i mozzi e timonieri ; e con questo
« tenue equipaggio deve provvedere,oltre alle
« manovre del bastimento, a quelle occorrenti
« per prepararsi all' ancoraggio : mostrando
« così come la prudenza ed una consumata e-
« sperienza possano supplire ad un grande svi-
« luppo di mezzi potenziali.

« 6.° E finalmente in tempi di tempeste un
« bastimento con forti avarìe, che appena ha la
« forza di salvarsi in un porto la cui entrata
« non esige manovre, sarebbe inesorabilmen-
« te perduto giunto a quello di Napoli, pel qua-
« le si sarebbero spesi tanti milioni per ren-
« derlo pericoloso con opere inopportune sta-
« bilite senza farsi presenti le varie esigenze
« della navigazione mercantile

« Or poichè per mezzo del Prefetto della
« Provincia il Ministero ha fatto pervenire al-
« la Camera di Commercio il progetto messo a
« stampa dalla Commissione di Genova pel
« porto di Napoli , e poichè in vista di quel
« progetto furono mosse le vive rimostranze

« della Marina mercantile e del Commercio,
« presentandole al lodato Ministero per mezzo
« di quello di Agricoltura e Commercio; sen-
« to la necessità di dichiarare che comunque
« il progetto in parola fosse in diverse forme
« da quelle del sig. Fiocca, pure poichè stabi-
« lisce dalla parte di terra e da levante le opere
« analoghe costituenti il Porto propriamente
« detto, le medesime sviluppate ragioni che
« fanno assolutamente proscrivere qualunque
« opera da terra difesa da lungo molo o sco-
« gliera, sono con piccole varianti applicabili al
« detto progetto di Genova già intrapreso colla
« iniziata scogliera, che dalla Marina mercan-
« tile fu combattuta per principio negativo, e
« non per semplice denunzia di danni indipen-
« denti dalla sua direzione, siccome per equi-
« voco fu interpetrato il ricorso dal Ministro e
« dalla Commissione governativa a lui nomi-
« nata per dare ascolto alle rimostranze dei Ca-
« pitani mercantili delegati dalla Camera di
« Commercio per sviluppare le ragioni nauti-
« che solamente accennate nella suddetta ri-
« mostranza.

« Infatti delegati noi dalla Camera di
« Commercio a presentare le nostre osser-
« vazioni alla lodata Commissione governa-

« tiva, questa non si credè facoltata di acco-
« gliere tali rimostranze spiegative del ricor-
« so, ma si limitò a presentare una specie di
« dimande a modo di interrogatorio o costitu-
« to, solamente relative ai danni avvenuti nel
« porto, ed a quelli che potrebbero ulterior-
« mente avvenire col progresso della costru-
« zione del molo di levante, che non poneasi
« per nulla in quistione di non doversi ese-
« guire.

« La lettura della copia di un tale interroga-
« torio che facciamo a questa rispettabile Com-
« messione, potrà convincere la stessa della op-
« portunità, anzi necessità delle sviluppate
« considerazioni nautiche, che abbiamo creduto
« fare ora, che sentitosi dal Ministero il biso-
« gno di aprire un' ampia inchiesta pubblica
« sulla quistione del Porto di Napoli, motivata
« dal progetto del sig. Fiocca (col quale ren-
« derebbonsi inutili le opere principiate secon-
« do la Commessione di Genova), il Ministero
« stesso ha confermato non aver mai ritenuto
« per approvato il progetto iniziato, del quale
« avendo spedito una copia in istampa alla Ca-
« mera di Commercio, ha mostrato con sano
« criterio attendere anche su di esso le osser-
« vazioni critiche che la Commissione della

« Camera è stata invitata di fare su tutti i pro-
« getti messi in campo durante l'inchiesta.
« Finalmente, giusta l'incarico ricevuto, ab-
« biamo riveduti e completati tutti gli scanda-
« gli che trovansi segnati sulla pianta del sig.
« Fiocca, che sono quelli della Commissione
« di Genova, aggiungendovene degli altri che
« abbiamo creduto necessarì per farci una
« chiara idea della profondità del bacino sco-
« verto che vuolsi ridurre a porto, e ne abbia-
« mo passati gli elementi al sig. Presidente,
« che ne ha arricchita la pianta in grande sca-
« la che si ha sottocchio, senza dilungarci in
« osservazioni che diunita alle SS. VV. avre-
« mo occasione di fare.

Napoli 1.° giugno 1863.

GAETANO MARESCA FU MARIANO.

Esaurita questa prima, ed importante parte del suo mandato, la Commissione, o Signori, è passata ad esaminare la distribuzione del sito che il sig. Fiocca ha racchiuso fra i due moli, non che la capacità, la opportunità, la convenienza di ogni opera proposta; e l' ha creduto suo dovere, non ostante il giudizio dato sulla

inopportuna collocazione del molo di levante, per non lasciare il suo mandato solo parzialmente eseguito.

CAPO II.

Descrizione della distribuzione fatta dal sig. Fiocca delle diverse opere del Porto.

Il primo spazio che s' incontra dopo oltrepassata la linea segnata dalle estremità dei due moli, e che precede l' attuale porto militare, il sig. Fiocca destina ad avamporto: proseguendo quindi in linea retta, e lasciando a sinistra il porto militare ed il mercantile, trovasi di rincontro un recinto di acque circondato da banchine e da magazzini, che l'autor del progetto destina ad uso di dock: colmato l'attuale bacino del Mandracchio, l'area che ne risulta si vorrebbe in parte destinare alla costruzione di un edificio doganale, egualmente vasto e perfettamente simmetrico all'attuale, ed in altra parte ad una gran piazza coverta da tettoie metalliche, per disimpegnarvi ufficii doganali: a distanza di metri 400 dal molo di levante, ed in direzione quasi parallela allo stesso ed alla riva, si vuol costrutto un altro molo, dal quale ne partiranno tre in dire-

zione normale , formanti tre vasche cinte da banchine e da magazzini , che costituiranno il nuovo porto mercantile; e finalmente un' ultima vasca verso i granili conterrà bacini da raddobbo, scali, ed in fondo un cantiere da costruzione: a ridosso di questa ultima vasca vorrebbe collocarsi la stazione centrale delle ferrovie, da cui dovrebbero partire le diramazioni che percorrono tutto il porto, e le congiunzioni colle linee ferroviarie attuali: tra il nuovo porto e l'attuale strada della marinella si vorrebbe far sorgere il nuovo quartiere con vaste piazze , con larghe e regolari strade , e con molti nuovi edificii— È questo, o Signori, il quadro delle opere che il sig. Fiocca propone.

CAPO III.

Considerazioni sulla sufficienza od eccedenza di capacità del progetto Fiocca

Tutto lo spazio, da cui il sig. Fiocca ha voluto che risultasse il suo porto , tutte le opere che egli vi ha allogate , offrono esse capacità sufficiente od eccedente per rispondere agli attuali bisogni del Commercio , ed allo sviluppo, che forse possa prevedersi dover ri-

cevere in avvenire? E questa o Signori, la prima disamina che la Commissione si è proposta; vaga se vuolsi, conciossiachè nulla è più incerto e difficile, quanto il prevedere i futuri eventi del commercio, ma pur necessaria, non convenendo di procedere ad opera di tanta mole, senza una norma quale che sia, fosse pur desunta da semplici congetture — Or la Commissione, mentre non disconosce l'imperioso bisogno che questa Città sente di un porto, e guarda con compiacenza lo sviluppo ed i vantaggi che il Commercio potrà ricavarne, dall' altra è ben lungi dal dividere o partecipare ai sogni dorati che profetizzano a questa Città un avvenire più splendido di ogni altra città Commerciale del Mediterraneo, e le assicurano di poter subito rivaleggiare col Commercio di Marsiglia — È tale, o Signori, la situazione geografica di Marsiglia, che la condizione attuale del suo commercio, augurando anche a Napoli le migliori fortune del mondo, dee sempre considerarsi come un limite, che dal commercio Napolitano non potrà esser oltrepassato.

A partir da tale estremo, volendo misurare la capacità del porto di Napoli secondo il progetto Fiocca colle attuali condizioni del Com-

mercio di Marsiglia, siffatto calcolo potrebbe esser desunto da' seguenti elementi.

Il Porto di Marsiglia, secondo il *Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation* Parigi 1860), ebbe un movimento compensativo negli anni 1854 a 1858, di legni 9000 di ogni portata, e della capacità complessiva di tonnellate 1,200,000. E secondo una statistica governativa degli Annali Civili, citata dal Sig. Fiocca, nel 1853 entrarono nel nostro porto mercantile di Napoli 3679 legni anche di ogni portata, presentando insieme un movimento di tonnellate 418,241.

Or sicome dal calcolo fatto dalla Commessione, basato su le norme medie da essa stabilite, cioè, che la portata media de' legni fosse di tonnellate 300, e che ognuno di essi occupasse uno spazio acqueo, tutto compreso, di m. 530, si giunse a definire il numero totale di bastimenti che potrebbero contemporaneamente contenere il nuovo porto mercantile, ed il dock, ne segue, che per fare il confronto del movimento annuale del porto di Napoli col porto di Marsiglia, occorre desumere dal movimento annuale del vecchio porto di Napoli quello del nuovo, e così riuniti controporli al secondo.

Infatti nel porto antico di Napoli, nell'epoca suindicata entrarono legni d' ogni capacità, e vi portarono in un'anno il movimento di 418, 241 tonnellate, le quali, (dovendo ridurre alla stessa base di capacità media i legni che le sbarcarono) divise per 300, risultano N. 1394 i bastimenti che le avrebbero portate. E siccome la superficie acquea dell'attuale porto, è di m. q. 92,000, ne segue, che depurata di un passaggio nel mezzo di m. q. 9,300, e divisa pei suddetti m. q. 530, l'antico porto sarebbe capace di contenerne contemporaneamente N. 156. E poichè in un'anno ve ne sarebbero stati N. 1394; ciò vuol dire che vi han dovuto ritornare nove volte.

Da un'altro canto, come si è dimostrato nelle tornate del dì 8 e 24 giugno, il numero totale de'legni che il nuovo porto può contenere è di 267, ai quali uniti i 156 di cui è capace l'antico porto , si ha che l'intera capacità di entrambi sarebbe di N. 423, che moltiplicato per nove, darebbe in un' anno numero 3807 bastimenti di media portata, e quindi il movimento in tonnellate risulterebbe di 1,142, 100; egli è chiaro come la estensione del porto di Napoli secondo il progetto Fiocca, offrirebbe una capacità alquanto inferiore a quella che ri-

chiedebbero le condizioni attuali del Commercio di Marsiglia.

Ma quando si considera che non si è tenuto conto del *piccolo cabotaggio* molto esteso in una popolosa Città come Napoli, e dello sviluppo progressivo del Commercio: che i miglioramenti nel servizio doganale e ne' mezzi meccanici per il pronto carico e scarico delle merci, rendendo più breve la permanenza necessaria alle sue operazioni, aumenterebbe il numero delle rinnovazioni, che sopra si è stabilito per otto, e quindi crescerebbe di molto il numero de' bastimenti, e di conseguenza il movimento di tonnellaggio, allora si troverebbero di molto oltrepassati i limiti del movimento di Marsiglia, e si dovrebbe quindi, secondo le proposte norme, giudicar la capacità del porto Fiocca alquanto eccedente.

Ritener però la positiva eccedenza di capacità del porto Fiocca la Commissione non lo può, appunto perchè non si può segnare un limite preciso, cui debba arrestarsi il probabile sviluppo del Commercio; egli è per questa rilevata impossibilità, e per non esaurire, con isforzi che potrebbero tornare inutili, o moltissimo anticipati le risorse nazionali, che la Commissione trova che il migliore e più

prudente consiglio sia di adottare un sistema di distribuzione, il quale permetta di potere ingrandire il porto, e di moltiplicarne le opere, a seconda che il crescente sviluppo del Commercio ne faccia sentire il bisogno.

CAPO IV.

Dell' Avamporto.

Sulla disposizione interna delle varie opere componenti il progetto , generalmente considerata, la Commissione trova lodevoli le idee del sig. Fiocca, il quale conosce molto bene i mezzi di far servire la forma artistica alla esposizione de' suoi concetti. La Commissione però non si è tenuta di ciò contenta : raccogliendo nel suo seno elementi nautici, commerciali ed artistici, ha creduto dover discendere ad un dettagliato esame di ciascuna opera

E venendo nell' *avamporto*, la Commissione trova il progetto che ne presenta il distinto ingegnere abbastanza discorde dalle idee che ne ha svolte nella sua memoria

Egli riconosce la necessità di assicurare all' avamporto uno spazio sufficiente e libero per compiervi le difficili manovre , che vi si

debbono eseguire: accetta le conchiusioni del sig. di Minard, che gli vorrebbe attribuita una lunghezza di meglio che 600 metri fuori la direzione di ogni vento, ed una larghezza sufficiente perchè i bastimenti possano manovrarvi sotto vela: sulla pianta però il suo avamporto, tutto cinto da ispide scogliere, indipendentemente dalle difficoltà del suo ingresso, non presenta un'area sufficiente per far luogo alle difficili evoluzioni accennate dal Minard, anche quando non si dovesse supporre che una parte di esso possa trovarsi spesso occupata da altri legni, che, calatavi l'ancora per salvamento, non avessero ancora potuto prendervi il posto del proprio destino. (1)

(1) Il sig. Fiocca a p. 49 della sua memoria riferisce quanto prescrive l'illustre costruttore signor Minard (Cours de constructions) « L'avant-port est encore utile pour user la vitesse des « bâtiments entrant sous voile. Il est bon que sa longueur, qui « doit être d'environ deux à trois encâblures (600 mètres), ne « soit pas dans la direction des vents dominants. Il convient « qu'un avant-port soit assez large pour que les bâtiments puis« sents y èvoluer sous voile, ce qui leur donne la facilitè d'user « leur aire virant dans le vent ».

CAPO V.

Porto Mercantile attuale.

Attraversato l'avamporto, e lasciando a sinistra il porto militare, s'incontra dalla stessa banda l'attuale porto mercantile. Il sig. Fiocca ha assolutamente taciuto sulla destinazione, cui intende addirlo; e la Commissione ha eziandio osservato com'esso non possa divenire meno agitato di quel che lo è attualmente, conciossiachè i Marini hanno rilevato che la bocca principale del nuovo porto, lasciando libero ingresso fra la punta S. Gennaro ed il braccio a martello del nuovo molo di levante allo scirocco, e per espansione anche al mezzo-giorno-scirocco, i marosi che ne sarebbero sospinti, venendo ad infrangersi contro il lato esterno del dock sino alla banchina attuale dell'Immacolatella, il necessario rimbalzo derivantene verrebbe a formare una risacca tutto all'intorno dei tre lati del porto mercantile attuale, che si renderebbe molesta alla stazione dei legni che volessero risedervi, non meno dell'attuale.

CAPO VI.

Dock: sua convenienza, destinazione, e capacità.

In fondo alla prima vasca, appoggiato da un lato al molo dell' Immacolatella, dall' altro al primo fra i tre nuovi moli trasversali, trovasi il recinto che il signor Fiocca ha destinato ad uso di dock. I nuovi progressi della scienza economica, o signori, hanno attribuito a questi stabilimenti la più grande importanza: sostituiti agli antichi *porti-franchi*, dei quali gli Italiani furono inventori, e che davano una idea imperfetta degli attuali docks, il primo di essi, nel senso preciso della parola, fu aperto nel 1708 a Liverpool; si fu quindi a Londra, grande emporio del Commercio mondiale, che nel 1800, dietro atto di concessione del Parlamento ad una Compagnia, s'intraprese la costruzione del dock così detto di Londra, seguito poi dalla costruzione di quegli altri docks, i quali servirono di modello a tutti gli stabilimenti di questa natura. L'esempio di questa Regina del Commercio fu bentosto seguito negli Stati Uniti di America, in Isvezia, nel Belgio, in Olanda, e in altri luoghi. Tali stabilimenti han sempre presen-

tato il carattere di edifici destinati a far passare le merci dai bastimenti nei magazzini, a riceverle in *franchigia* quando, senza avere ancora provveduto alla destinazine di esse, si voglia tenerle in deposito; ad ottenere che durante il tempo del deposito si possa essere più che tranquilli sulla gelosa custodia e sulla manutenzione che se ne avrà dalle Compagnie, cui ne sarà affidata l'amministrazione,le quali, col rilascio dei così detti *Warrants, vaglia,* o biglietti di deposito, permettono ai negozianti di portare il loro magazzino nel portafoglio, e di far la vendita delle proprie merci colla sola cessione del *Warrant* ricevuto; ad ottener finalmente che dai magazzini possano le merci farsi passare sui carri, o sopra altri navigli, secondo la destinazione che riceverano, ed il tutto nel minor tempo, col maggior comodo, e colla più tenue spese che fia possibile. Tali stabilimenti, o signori, che presentano l'applicazione complessa di varii fra i più grandi principî economici, doveano di necessità meritare la più alta considerazione, per esser ritenuti quali essi sono in realtà, una cioè delle parti più integrali nella costruzione di qualsiasi porto.

Il bacino del dock, secondo il progetto del

signor Fiocca, avendo sette lati irregolari, e stringendosi maggiormente alle estremità opposte, presenta una superficie di metri quadrati 36000; comunque non lo esprima con sufficiente chiarezza, ed avendo dichiarato che le mercanzie provenienti dalle nostre province per essere esportate, e tutte quelle d'importazione estera, che son fuori dazio, debbano essere allogate nei magazzini delle tre vasche, che costituiscono il nuovo porto mercantile, ei pare che l'egregio signor Fiocca intenda destinare il dock alla ricezione sia delle merci che debbono entrare in *franchigia* per rimanervi temporaneamente depositate, sia a quelle che, sottoposte a dazio, formano oggetto di ordinaria spedizione.

Nel giudicar della convenienza di questa duplicità di destinazione la Commissione, o signori, non è stata pienamente concorde.

Uno fra' componenti di essa, il sig. Lauria, ha ritenuto che il dock debba esser tutto chiuso, ed unicamente destinato a' depositi, ed alle operazioni che ne sono la conseguenza.

Altri due membri della Commissione, i sig. Cacace e Pangrati hanno invece opinato che il dock debba essere chiuso, ma che possa

essere egualmente destinato alle operazioni di sdaziamento, deposito, e riesportazione.

Finalmente i due rimanenti membri della Commissione il sig. Presidente, ed il sig. Maresca hanno invece creduto che il dock non debba essere assolutamente chiuso: associandosi poi alla opinione de' signori Pangrati e Cacace han ritenuto che in esso possa farsi luogo sia alle operazioni di deposito , sia a quelle di ordinaria spedizione, in locali però ben distinti e separati.

Opinioni rispettivamente sostenute colle ragioni indicate ne' verbali delle tornate tenute dalla Commissione.

Avuto ragione intanto della destinazione complessa che il sig. Fiocca ha voluto dare al suo dock,e dall'altra parte tenendo presente come le tre vasche del porto mercantile colle contigue località,che presentano una superficie totale di metri 253187 trovinsi unicamente destinate a ricever merci esenti da dazio,egli è chiaro come fra la capacità del dock e quella dell'intero porto mercantile trovisi una irragionevole sproporzione, per la quale non potrebbe non ritenersi meschina ed angusta la località che il sig. Fiocca ha assegnata al dock, mentre rispetto ad essa dee ritenersi eccedente quella del rima-

nente Porto Mercantile — il distinto Ingegnere ha sentita tutta la importanza di un dock in un porto commerciale: è meraviglioso pertanto come abbia creduto di assegnarvi tanto poca parte nel suo progetto.

Per determinare intanto il numero dei legni che così il dock come le altre località del porto possono esser capaci di ricevere, la Commissione ha sentito il bisogno di precisare il limite minimo e massimo di tonnellaggio dei bastimenti quadri, per quindi desumere quale sia lo spazio che potrebbe occuparne uno di media portata: per aver con sicurezza tali nozioni si è voluto attingerle dai registri del Lloyd Francese, di questa vasta e famigerata amministrazione, che tiene annotati 21174 legni di varie nazioni: se n' è rilevato che la massa dei piccoli legni di mare presenti sempre la portata di 150 tonnellate, salvo poche eccezioni di legni che hanno un tonnellaggio minore, estendendosi il massimo fino a meglio di 1800 tonnellate.

Poste le quali nozioni la Commissione ha ritenuto, che la capacità media de' bastimenti sia di 300 tonnellate, tendendo sempre le nuove costruzioni ad ingrandire; che in metri 10. 60 debba riconoscersi la larghezza

che possa occupare un legno quadro di media portata, compresi i soliti intervalli di rispetto; che circa 50 metri possa occuparne in lunghezza; e che quindi nel bacino del dock possano trovar luogo 40 di tali legni: attesochè però nel bacino del dock i legni non entrano per istanziare, ma unicamente per fare operazioni, ed a tal modo occupano sempre uno spazio maggiore, oltre di quello che deve essere lasciato per il libero esercizio di entrata ed uscita, saranno solo 27 i Legni, che potranno contemporaneamente fare operazioni. Nè deve disconoscersi che la forma irregolare che al sig. Fiocca è piaciuto dargli, mentre toglie località per maggior numero di legni, presenta anche maggiore difficoltà ai movimenti di essi — Non meno di 23 piedi potrà aver di profondità il bacino, attesochè è tale il battente de'molti e grossi legni delle grandi Nazioni Commerciali, giusto quanto si è rilevato dal sopraenunciato Registro del Lloyd Francese, e da altri ancora: sarà quindi necessario di cavarlo in media altri piedi 7 1/2.

E finalmente circa la situazione che il sig. Fiocca ha voluto dare al suo dock, in quanto l' ha fatto contiguo alla dogana, tutti quei

componenti la Commissione, i quali hanno creduto che il dock possa essere contemporaneamente destinato ad operazioni di deposito e di ordinaria spedizione, l'hanno giudicata bene scelta; il sig. Presidente, convenendo sulla opportunità di questa vicinanza alla Dogana, ha creduto però che siffatta situazione non sia nè l'unica, nè la preferibile, tanto sotto il rapporto di una positiva economia, quanto sotto l'altro non meno desiderabile della pronta esecuzione.

CAPO VII.

Sulla convenienza del colmamento, o approfondimento del bacino denominato Mandracchio, e del raddoppiamento degli edificii doganali.

Il bacino del dock lascia al suo fianco lo attuale edificio della dogana, ed il bacino del Mandracchio, che il sig. Fiocca, come sopra è detto, vorrebbe colmare, e destinare in parte alla costruzione di un altro edificio doganale, corrispondente e simmetrico a quello attualmente esistente. Queste idee del sig. Fiocca, la Commissione, o Signori non ha saputo grandemente approvare; non il colma-

mento del Mandracchio ; poichè quel bacino riesce di giovamento al disbarco de' bastimenti per via di mare ed al commercio di cabotaggio, che non è certo presso di noi di leggiera importanza: converrebbe invece approfondirlo convenientemente , per renderlo più proficuo all'uso, cui è destinato a servire; non il raddoppiamento degli edificii doganali, cui vorrebbe farsi luogo per supperire al futuro aumento del commercio estero , ed ai giornalieri bisogni di quello di cabotaggio , conciosiachè le cure daziarie che debbono prestarsi sia per le mercanzie che direttamente vengono dall' estero per spedizioni interne, sia per quelle, che depositate in *franchigia* , ricevono poi la medesima destinazione, anzichè esigere dei grandi edificii, abbisognerebbero piuttosto di ampie tettoje, munite di tutte le opportune comodità per le operazioni di sballo , e di caricamento ; e lo stesso giornaliero commercio di minuto cabotaggio per l' interno della Città di Napoli niun vantaggio certamente ritrarrebbe dal progettato aumento degli edificii doganali ; bisognerebbe invece rendere più spedito il servizio, ampliare le banchine, moltiplicare gli sbocchi ed i punti di verifica , attesochè solo a tal modo questo minuto com-

mercio verrebbe ad aver quel pronto sfogo di cui oggi manca, e sente preciso bisogno; ed il raddoppiamento dell' edificio doganale esistente, costato non meno che otto milioni di Lire, sarebbe, o Signori, una misura, che, almeno nel momento, la Commissione non può non reputare sciupata (1).

CAPO VIII.

Considerazioni sulla disposizione e capacità del nuovo porto mercantile, e sul recinto contenente bacini, scali, e cantiere.

In seguito del dock verso levante si trova il recinto del nuovo porto mercantile: la disposizione che il signor Fiocca ha dato, e la ripartizione che ha fatta del locale destinato al nuovo porto mercantile, può dirsi ben trovata; offre l'opportunità ai legni di stanziare lungo il molo di levante, senza che rimanga interdetto il necessario passaggio dal primo all'ultimo bacino: lungo il detto molo di levante possono rimanere ormeggiati fino a 63 legni; ogni vasca

(1) I sig. Pangrati e Lauria invece, discostandosi dalle opinioni della Commissione, credono che del bacino del Mandracchio il signor Fiocca giustamente proponga il colmamento.

è capace di contenerne 4 antane,ciascuna di 14 bastimenti sempre di media portata, lasciando nel mezzo un canale libero per l' entrata ed uscita ; altri 4 finalmente possono venire ben collocati in fondo di ciascuna vasca, in una sola linea parallela a quella banchina. Forse se il recinto del nuovo porto mercantile, anzichè essere diviso in tre vasche, ne avesse contenuto una sola, avrebbe offerto spazio maggiore, conciosacchè la Commissione ritenga, che avrebbero potuto entrarvi 44 legni di più ; ma se si attende però che l' accrescimento di banchine, cui danno luogo i moli trasversali, permetta di fare operazioni a maggior numero di legni che non avrebbero potuto compierne con una sola vasca, si troverà che il sig. Fiocca ha cercato di compensar con questo il vantaggio perduto di uno spazio maggiore.

L' ultima vasca verso levante è quella che il sig. Fiocca vuol considerata come una Darsena mercantile, avendovi collocato intorno bacini di raddobbo, scali di alaggio, ed in fondo un cantiere di costruzione. Utilmente collocati trova quì la Commissione, e i bacini da raddobbo, e gli scali di alaggio ; quel che solo vi trova d'inopportuno si è il Cantiere di costruzione, e per due principali ragioni ; la prima

l'angustia del sito, certamente insufficiente per bastare a tante opere, attesochè la mancanza di località ad impostare bastimenti, obbligherebbe ciò praticare sugli scali di alaggio, sottraendoli per tal modo alla nativa destinazione cui questi debbono servire; la seconda che collocando in quel sito un cantiere di costruzione, si cagionerebbe un molesto ingombro al movimento del porto.

CAPO IX.

Esame critico sulla convenienza della progettata stazione centrale delle ferrovie, e sulla situazione de' bracci di congiungimento colle linee ferroviarie attuali.

Sul lido del mare, e propriamente avanti il quartiere della Maddalena vorrebbe il signor Fiocca collocare la grande stazione centrale delle strade ferrate convergenti in Napoli; le sue linee si svilupperebbero d'innanzi ai granili, ed il ricongiungimento con quella di Castellamare avverrebbe allo Sperone, con quella di Capua presso a Casalnuovo, traversando Portici, toccando Barra, e passando al di sotto di Ponticelli. La Commissione, o

signori, crede che ogni disputa sulla opportunità di questa scelta riuscirebbe attualmente infruttuosa, conciosacchè egli è governativamente definito che la stazione centrale delle ferrovie debba esser fatta verso porta Nolana, ove già sono inoltrati i lavori, e diconsi ancora fatti gli appalti definitivi delle intere costruzioni. Quando anche però la questione potesse venire utilmente discussa, la Commissione non potrebbe astenersi dall'osservare che il sito destinato alla stazione centrale, e che il sig. Fiocca dice di ascendere a 30000 metri quadrati, sarebbe assolutamente insufficiente, mentre l'area che attualmente vi si è destinata ascende invece a metri quadrati 133674; e ciò non ostante si è sentito il bisogno di conservare le attuali stazioni; — che oltre a ciò il progetto del signor Fiocca riuscirebbe enormemente dispendioso, atteso lo abbattimento che propone del grandioso quartiere, che riunisce gl' importanti fabbricati destinati alla concia dei cuoi, i quali tutti, ad esclusione solo dei due ultimi, dovrebbero esser demoliti; che dovrebbe giudicarsi assolutamente inconveniente il piazzare sul mare un lungo tratto di ferrovie, difendendolo unicamente con una

banchina ad otto piedi d' acqua, e con una semplice scogliera di garenzia : ne sarebbe dispendiosa la conservazione per le continue riparazioni, che gli attacchi liberi del mare burrascoso renderebbero necessarie, come è avvenuto nel tratto della strada di Castellamare dal Granatello in poi, ad onta che fosse stata piazzata nella sommità di larga spiaggia; e ne sarebbero i wagons istessi, coi forti venti di traversia, esposti agli indiscreti spruzzi del mare. Pare quindi che, anche senza una definizione Governativa della quistione di località, l'idea del sig. Fiocca non lascerebbe di presentar delle difficoltà nella sua esecuzione.

CAPO X.

Considerazioni igieniche sulla salubrità delle acque del porto, e sugli scoli del contiguo Quartiere della Città; proposta de' mezzi che all' uopo dovrebbero adoperarsi.

Nella costruzione di un porto, massime sotto un clima meridionale come il nostro, la quistione igienica non può non riuscire di grande importanza : se ne occupa il signor Fiocca, e la tratta sotto un doppio punto di veduta : del-

la possibile alterazione delle acque nel recinto dei moli, e degli sbocchi nel mare delle acque e materie luride della Città. Per la prima parte, comunque egli creda che ogni sospetto di alterazione debba esser rimosso, quando si riflette che i recinti più chiusi, e meno accessibili di Marsiglia, Costantinopoli, Malta, Livorno, Amsterdarm, sebbene ricevano le cloache delle rispettive Città, non hanno mai prodotto alterazione di sorta, assume non per tanto che sia gli effetti della risacca, sia il va e vieni della marea, sia la immissione nel recinto del porto delle acque del Sebeto, bastino ad apportarvi quel movimento, che è necessario per ottener lo scambio delle acque. Per la seconda poi osserva che le condizioni igieniche della contrada Marinella vantaggerebbero di molto ad occasion del nuovo porto, poichè le cloache, che ora si scaricano in molta prossimità del lido, sarebbero invece portate a scaricarsi nel mare largo, senza timore di veruno degl' inconvenienti che oggi si deplorano: ed aggiunge che la bassezza di detta contrada Marinella debba ritenersi di non presentar veruno ostacolo, dopo che a Parigi ed a Marsiglia sono stati eseguiti i magnifici lavori di condotti sotterranei,

che, per le maggiori difficoltà, han presentato dei veri problemi a risolvere.

Su tali considerazioni e proposte la Commissione, o signori v' invita ad osservare, che la posizione meridionale del nostro clima, mentre reclama al proposito i più scrupolosi riguardi, rende inattendibili molti fra gli esempii citati dal signor Fiocca di Città Nordiche, nelle quali la temperatura, anche nel breve periodo estivo, è meno elevata della nostra; volersi attendere nel porto l' agitazione dalla *risacca*, vale sperar dei vantaggi da un nemico, che dev' esser solo temuto e bandito; per ciò che concerne il movimento sperabile dalle alternative della marea ognuno sa come questa nei seni molto allungati, adiacenti al littorale, e separati per ostacoli murali dal mare largo, presenta un rialzamento quasi insensibile, e che il movimento di uscita dal porto nell' abbassamento di essa, meno il vantaggio di rinnovazione della parte superficiale delle acque, non può avere nessuna azione espulsiva delle materie luride sottostanti; la immissione finalmente delle acque del Sebeto nell' ultima vasca dei bacini, oltrecchè non formerebbe un sussidio di volume, e di velocità tale da produrre una efficace rinnovazione, attesa la povertà delle sue onde,

potrebbe invece produrre quella dannosa fermentazione, cui si dà luogo quando le acque dolci, versandosi fra le salse, vi trovino materie putrescibili. Ma a prescinder da ciò, egli è a ricordar cosa , di cui tace assolutamente il signor Fiocca , che cioè al fiume Sebeto nell' ultimo braccio del suo alveo si congiunga il grosso torrente dell'Arenaccia, nel quale hanno sbocco moltissime torbide; quelle cioè dei colli a cominciare dal versante orientale dei Camaldoli con i sottoposti poggiali , che riunendosi tutte in un solo alveo, attraversando Miano, ed altri molti tenimenti, vengono a sboccarvi le prime ; le altre dei Ponti Rossi , e finalmente quelle di molti Quartieri della Città, che vi son portate dalla lava dei Vergini. Che se per tali torbide la foce del Sebeto non rimane ostruita, ciò è dovuto alla brevità del tronco , ed alla sensibile pendenza di quell'alveo contenuto fra sponde murali, che arriva a farle sboccare nel mare; e se talvolta al cessar della piena un deposito di materiale minuto o sabbioso barrica il libero scolo del Sebeto , è nell'interesse del Mugnajo , che profitta della piccola caduta di detto fiume poco sopra l' innesto col torrente Arenaccia, di aprirvi un solco, aiutando per tal modo le acque del Sebeto alquanto rialzate a

convogliar nel mare il deposito sudetto. Per condurre adunque nel recinto del porto le acque del Sebeto, bisognava indicare il modo, onde non portarvi quelle dell' Arenaccia; assunto per altro la cui esecuzione dovrebbe essere convenientemente studiata, anche perchè mentre i due alvei s' incontrano allo stesso livello, hanno fra loro una direzione ad angolo ottuso.

Venuta poi all' argomento delle cloache la Commessione, o signori, ha osservato che un sistema di generale canalizzazione, non può riuscir così facile a Napoli, come il signor Fiocca lo immagina: per produrre le sue buone conseguenze rispetto al porto di Napoli esso dovrebbe formare oggetto di un grandioso piano di lunga e difficile canalizzazione sotterranea, che assorbirebbe un tempo ed un capitale enormi: l' elemento che rese possibile a Parigi siffatto sistema si fu la possibilità di disporre nelle alture delle voluminose acque, che vi conduce il Canale dell' *Ourque*, e nei quartieri meno alti di quelle senza limite, che possono derivarsi dalla Senna; mentre in Napoli, anche dopo che, con ingenti spese, vi saranno condotte le acque, di cui manca principalmente pei bisogni civici della sua numerosa popolazione, i

progetti che a tal uopo sono in discussione non presenteranno che una limitata quantità di acque, la quale, dopo servita agli usi pubblici e privati, che ne esauriranno una porzione, versata nelle cloache, non basterà a mantenerle, come avviene in Parigi, nello stato di fluente nettezza. Il signor Fiocca, o signori, accenna alla idea unicamente possibile in Napoli di dare sbocco cioè alle cloache nel mare, mercè l'uso di un solo Canale che tutte le accolga: a questo mezzo però, che può riuscir proficuo per le cloache prossime al mare, ed accessibili alle sue acque, converrà aggiungere lo spurgo dei corsi pubblici e privati per rimuoverne le materie concrete, che si arrestano nel cammino, offrendosi per tal modo più che una spesa, un reddito al Municipio.

Le su esposte considerazioni dimostrano, o signori, che se l'egregio Ingegnere signor Fiocca è fornito di belle idee, e di utile nozioni, non si possono però ricever sole le sue proposte, nè divider ciecamente le speranze da lui nudrite.

CAPO XI.

Del nuovo Quartiere proposto dal signor Fiocca — Considerazioni speciali ed economiche da aversi presenti nel giudicar sulla convenienza di qualsiasi progetto.

Il nuovo quartiere, come sopra è detto, si distende dalla progettata stazione centrale delle ferrovie fino all'attuale gran dogana, occupando tutto lo spazio che intercede fra il molo interno parallelo al molo di levante, e l'attuale strada della Marinella; alternato da vaste piazze, ed intersecato da tre principali strade, mentre alle due verso la Città ha lasciato un andamento quasi curvilineo, presso a poco simile a quello della Marinella, disegna la terza in direzione quasi retta, presentando in essa due principali e ben lunghi rettifili: sia per averne in varii punti libera la costruzione, sia per ricongiungerlo in modo regolare e grandioso a quella parte della Città, cui diverrà contiguo, il Signor Fiocca propone l'abbattimento di molti attuali edificii, massime nelle adiacenze della Dogana, ove tali edificii veggonsi spessi ed altissimi.

La Commissione crede, o signori, di trarre partito da questa congiuntura, per invitarvi ad una osservazione, cui il Signor Fiocca ha dato di frequente occasione nel corso del suo lavoro. I vantaggi di un' opera qualsivoglia che si progetta non possono essere vagliati senza avere un positivo riguardo all'ammontare della spesa , cui se ne faccia ascender la costruzione: la economia delle spese si congiunge, o signori, ed influisce essenzialmente sul merito del progetto: e certo non si vorrà far dubbio, che fra due progetti di eguale bontà, quello debba esser preferito, che presenta il vantaggio d'una maggiore economia. È questa una veduta, che comunque abbia spesso ricordato, pure il Signor Fiocca non ha mostrato di aver in gran conto nell' applicazione, conciossiachè in presso che tutte le opere che egli propone, il riguardo all' economia, nè col profittar di opere esistenti , nè collo scegliere alle nuove che propone luoghi e modi più acconci e convenienti, non pare siasi fatto grandemente prevalere : per allogare la stazione centrale delle ferrovie non si è fatto scrupolo di abbattere l'intiero Quartiere dei Conciatori: altri casamenti propone di abbattere ora in prossimità della dogana fino allo sboccar nella via di Porto; e

veramente, o signori, non sa vedersi se tenuto conto di tali demolizioni, e della enorme spesa che occorrerà per costruir sul mare sino all' altezza di 17 piedi un quartiere intero, possano ottenersi colle nuove edificazioni quei vantaggi, che il Signor Fiocca decanta, ovvero se questi saranno soverchiati dall'enorme spesa che occorrerà per ottenerli.

A tutto ciò si aggiunga che la demolizione dei fabbricati adiacenti all' attual Dogana sarebbe una spesa, che tutta intera dovrebbe rimanere a conto della costruzione del porto, conciosiacchè ne sarebbe una necessaria conseguenza, senza che potesse entrare a far parte di una concessione, che potrebbe forse contrattarsi per gli altri suoli edificatorii: che la direzione rettilinea data all'ultime fra le tre principali strade del nuovo Quartiere toglierebbe assolutamente l'effetto panoramico ed incantevole, di cui si gode, per la strada della Marinella: vantaggio che, comunque di non grande interesse, pure può meritare qualche riguardo, quando riesca di conseguirlo senza gravi sagrificii di opere, o di spese. (1)

(1) Il sig. Pangrati, non ostanti le considerazioni messe innanzi dalla Commissione, ha esternato il desiderio di vedere le circostanze del porto fornite di più vasti locali, per provvedere a'bisogni, ed alle esigenze del Commercio.

CAPO XII.

Considerazioni sulla necessaria possibilità di eseguire utilmente e progressivamente le diverse porzioni del porto.

Alla quistione della economia si congiunge l'altra, ritenuta dalla Commissione della più grande importanza economica ed amministrativa, cioè quella della necessaria possibilità che dee presentare il progetto d'un porto di prontamente avvalersi, ed utilizzar subito le parti costruite, e di potere ingrandirlo a misura del bisogno: conciossiachè se tutta intera l'opera dovesse essere espletata pria di profittarne, non si otterrebbe il vantaggio corrispondente a' grandi capitali che dovrebbero essere impiegati ; potrebbero invece rimanere esaurite le forze e l' opera stessa rimanere incompiuta; idea nella quale concorsero benanco l'Ispettore Parodi e il Duca Imbert.

All'ingegno del sig. Fiocca parimenti queste considerazioni non potevano sfuggire: egli fra i principali capi di censura che porta sul progetto Genova, facendo osservare che non potrebbe per verun modo profittarsi delle opere del porto, se pria non fosse compiuto il colos-

sale antemurale ad una profondità molto superiore a quella, cui le più grandi opere di tal genere si sono costruite, dichiara quanto importi, e quanto gravi pericoli si corrano nell' azzardarsi ad opere gigantesche per mole e per prezzo, allorchè sia dato di goderne i vantaggi, sol quando esse possano dirsi assolutamente compiute; propone pertanto di potersi per ora arrestare la sua costruzione al primo molo trasversale, che invece di lasciare aperto per dare ingresso alle vasche del porto mercantile, le quali sarebbero in prosieguo costruite, dovrebbesi provvisoriamente chiudere per intero. Idea pregevolissima, ed alla quale non potrebbesi fare ammeno di largamente plaudire: quel che solo per la Commissione ha formato oggetto di dubbio si è stato di assicurarsi in qual modo l'autore intenda di procedere alla chiusura temporanea del primo molo trasversale, e come intenda di garantire tutta la linea di detto molo, il lato esterno del dock e gli edificii contigui, località che rimarrebbero tutte esposte ai funesti e violenti effetti di tutti i venti del secondo quadrante. A creder della Commissione non vi sarebbe altro mezzo che di fabbricare a ridosso del molo e del dock una larga scogliera con la base a scarpa,

come deve averla ogni scogliera esterna: siffatta costruzione però, nel caso di progressiva edificazione, potrebbe offrire un grave ostacolo, massime per la difficoltà di escavare dal fondo fangoso del mare i primi strati dei materiali gittativi, ed in ogni modo tratterebbesi sempre di un'opera che anderebbe infruttuosamente perduta nella sua costruzione e nella rimozione di essa. Su questi dubii , ed ancora sull'altro della spesa cui sarebbe ammontato lo ingrandimento successivo , e la totale esecuzione del progetto, non che sulla composizione de' moli esterni ed interni, i quali ultimi a pareti verticali , la Commissione richiese dal signor Fiocca opportuni chiarimenti , a' quali pero egli, con evasive ragioni , si astenne dal rispondere.

Son queste, o signori, le osservazioni che la Commissione ha creduto di portare sul progetto Fiocca — Il valoroso artista nel corso del suo lavoro presenta delle idee pregevolissime, e si mostra profondamente versato nella conoscenza dei vantaggi, che i progressi dell'arte hanno offerto alla civiltà: la sua mancanza però di una certa familiarità con quelle idee e nozioni sperimentali, che, più dell'artista, son

proprie dell'uomo di mare, ha costituito la ragione precipua, per cui la Commissione non ha potuto secondarne le vedute; e comunque il faccia suo malgrado, la Commissione è costretta a dichiarare che, volendo avere un porto a Napoli, il quale offrisse ai marini un ricovero sicuro e sempre accessibile, che soddisfacesse a tutte le esigenze rilevate dalla Commissione, massime alla necessità di aver l'avamporto affatto sgombro da qualsiasi opera piantata in terra, e che presentasse al Commercio le stesse agevolezze che il sig. Fiocca vuol dargli, senza obbligare ad una spesa ingente, che il possibile movimento futuro del porto può non bastare a compensare, bisognerebbe, o signori, allontanarsi talmente dalle idee del signor Fiocca, che converrà adottar mezzi molto diversi per provvedere col nuovo porto a'bisogni presenti ed a' futuri del Commercio, e della Navigazione.

PARTE II.

ESAME DEL PROGETTO DELLA COMMISSIONE DI GENOVA.

È passata quindi la Commissione ad esaminare il progetto della Commissione di Genova, in modo però più sommario, attese le ragioni in principio espresse.

A distanza di 225 metri verso oriente dalla foce del Sebeto stacca quella Commissione il suo molo di levante, e dopo aver fatta sviluppare la sua radice in forma di S, lo conduce al mare largo nella direzione di S. O. 4.° O. facendone giungere la estremità a circa 683 metri dalla punta dell'attuale molo di S. Vincenzo: all'infuori poi di detti moli, in modo da coprir tutto intero lo spazio che intercede fra l'uno e l'altro, a distanza di metri 1544 dalla nuova banchina, e 1740 dal lido attuale, ed alla profondità media di piedi 104 circa, stabilisce un antemurale lungo oltre 1300 metri, e che nel corpo della base presenta la larghezza media di metri 222, aumentandosi nella testata di levante all' enorme larghezza massima di metri 500: in fondo dell'angolo formato col lido dal molo di levante

verrebbero costruiti il dock e i bacini da raddebbo; e dal dock fino all' Immacolatella, seguendo sempre un andamento parallelo al lido in una profondità di piedi 13 circa, si vorrebbe edificata una lunga ed ampia banchina da servire al carico ed al discarico forse delle merci esenti da dazio.

Non era a torto, o signori, che il sig. Fiocca, fattosi a valutare le qualità di questo progetto, sentiva il bisogno di sostituirvene un altro. Fra gl' inconvenienti che esso presenta, uno dei più gravi dee indubitatamente riconoscersi nella difficoltà che nella sua costruzione offrirà gravissima il proposto antemurale: ad una profondità così grande, per una estensione così lunga, e nella necessità di costruirne la base a scarpa, che dalla parte esterna proponesi di tre volte e mezza l' altezza, e dalla interna eguale all'altezza (mentre giusta l' esperienza fatta nel nuovo molo S. Vincenzo dovrebbe all' esterno aumentarsi a quattro volte l' altezza, dandogli altresì una larga *berma* superiore alle acque per ammortizzare i violenti marosi di traversia, e dalla parte interna aumentarsi almeno ad una volta e mezza l' altezza verticale), quest'opera occuperebbe nel fondo del mare un area di circa m. q. 436277; si do-

vran profondere dei tesori per costruirla, ed un volume immenso di materiale; dovrà impiegarvisi un tempo lunghissimo, durante il quale sarà esposta a gravi pericoli, e ciò non pertanto si rimarrebbe sempre incerti sulla felicità della sua riuscita, conciossiachè non ha riscontro per la sua profondità nelle opere più grandiose di tal genere sinora eseguite

La Commissione, uniformandosi pienamente alla opinione espressa dall' Ispettore Parodi, uno dei Componenti la Commissione istessa autrice del progetto, non potrebbe sotto questo primo riguardo di convenienza non rigettarlo assolutamente ; anche perchè se pria non fosse espletata la costruzione dell'antemurale, le opere da terra non solo non sarebbero di niuna utilità, ma invece peggiorerebbero la condizione dell' attuale porto mercantile, e forse anche del militare.

Anche quando però la costruzione dell'antemurale riuscisse, perchè la ricchezza del paese ne facesse tollerar la spesa, ed i mezzi dell' arte ne assicurassero il risultato, non per questo, o signori, si conseguirebbero quei vantaggi che conviene attendersi dalla costruzione di un porto. Ed in effetti, sebbene coll' antemurale rimarrebbero le opere da terra ab-

bastanza coverte, comunque se ne ricavi il vantaggio di una doppia entrata nel porto, è gravissimo però l'inconveniente derivante dalla possibilità che lascia ai venti ed ai marosi d' introdursi nel seno del porto, e di perturbarne la tranquillità delle acque: la bocca di levante infatti, secondo han dichiarato i marini, lascia libero il varco allo scirocco, ed al mezzogiorno scirocco; la bocca di ponente non ha ostacoli per opporli ai venti traversieri da ponente libeccio fino a mezzogiorno; ed i grossi cavalloni di mare che ne sono sollevati, infrangendosi sulle scogliere nelle rispettive direzioni, produrrebbero forti rigurgiti e sensibili sviamenti nel corso delle acque, i quali, insieme alla violenza dei venti, mettendo in commozione le acque del porto per la grande distanza dall'antemurale alla banchina di circa metri 1544, renderebbero assolutamente mal sicura la stazione dei legni; i quali per rimanere dietro il molo di levante senza risentir gravi danni da questa violenta agitazione delle acque, avrebbero bisogno di ormeggiarsi in quattro, condizione certamente sdicevole ad un sito, che voglia meritare il nome di porto: ad essi non rimarrebbe altro sicuro rifugio che l'unico bacino dietro il molo di le-

vante destinato a dock, il quale non è che di metri quadrati 48990, e costituisce l'unico vero incremento, che,con opera di colossale dispendio, si darebbe all'attuale porto di Napoli — Tali osservazioni vennero ritenute eziandio dall'autorevole sig. Parodi, il quale opinò che l'antemurale, lasciando passare liberamente il mare per due lati, ne derivava che in una porzione principale del porto, per una gran parte dell' anno, le acque racchiuse fossero soggette ad una perturbazione bastante per molestare i bastimenti nelle loro operazioni di sbarco ed imbarco.

La entrata stessa del porto riuscirebbe pericolosa, conciossiachè osservino i marini che i venti del terzo quadrante, urtando contro la scogliera, produrranno de' ritorni, dai quali sarà agitata l'imboccatura di ponente fra il molo S. Vincenzo e l' antemurale; egualmente che i venti del secondo quadrante, battendo sul molo di levante, produrranno in quella bocca analoghi inconvenienti.

Comunque quel che la Commissione ha detto su tale progetto basti a giustificar la poco favorevole opinione che ne ha concepita, pure essa non saprebbe distaccarsi da questo argomento, senz'aggiunger delle importanti osser-

vazioni sulla inconvenienza dei lavori che si eseguono al ponte della Maddalena, in attuazione e secondo le norme di questo progetto.

Fuvvi già una pubblica rimostranza fatta dai Capitani, Armatori, ed Assicuratori della nostra marina mercantile, che tutti deploravano i funesti effetti derivanti all'attuale porto mercantile dalla edificazione di quella scogliera; ed i due esperti del mare, che per invito fattovene dal Ministero, voi stessi, o signori, sceglieste nel vostro seno, e li deputaste a somministrar dei chiarimenti alla Commissione Governativa incaricata di riferire sulla convenienza di tali lavori, come ora li avete delegati a far parte dell'attuale Commissione, non espressero una opinione diversa.

Essi biasimarono fortemente que' lavori, e coerentemente alle vedute, dalle quali si son fatti guidare nel giudizio sul progetto Fiocca, li dichiararono pel porto di Napoli assolutamente pregiudizievoli.

La Commissione però non ha voluto tenersi contenta a queste sole dichiarazioni de' suoi marini. — Poichè la condizione del fondo del mare formava oggetto d'uno studio, dal quale doveasi necessariamente far precedere ogni progetto, la Commissione volle farne rile-

vare una pianta (che unitamente al presente rapporto vi rassegna) nella quale, dopo scandagli eseguiti colla più scrupolosa cura, si sono rettificate le indicazioni di profondità inserite in tutte le altre piante finora raccolte — Questo studio, e queste pratiche della Commissione hanno pienamente giustificata la opinione de' marini su' gravi inconvenienti, che derivano dal proseguimento degl'indicati lavori.

Ed in effetti dal confronto degli scandagli fatti eseguire dalla Commissione di Genova, e dal sig. Fiocca, con gli altri segnati su la carta dell' Officio Topografico del 1828, si è rilevato che tutte le altezze di essi nel bacino dalla piccola rada al lido sono in generale con poca diversità corrispondenti abbastanza fra loro; non così nella gran rada, ove le altezze delle due ultime epoche, quasicchè coincidenti, offrono con quelle notate nel 1828 delle differenze tali che, avuto riguardo alla discontinuità capricciosa fra quelle stesse del 1828, danno motivo di credere erronee queste ultime. Un solo e sensibilissimo divario in meno di circa 8 piedi rilevati in media esiste tra gli scandagli eseguiti dalla Commessione attuale, e quelli della Commissione di Genova nella bocca del porto, men-

tre nel rimanente della stessa linea di molto prolungata all'esterno del molo S. Gennaro gli scandagli delle due Commessioni corrispondono con lievissime differenze fra loro.

Or mentre è da tutti rammentato che nel periodo di poco anteriore agli scandagli fatti dalla Commessione di Genova si fecero de' cavamenti nella bocca ed in varì punti del porto, che giustificano le altezze rinvenute dalla Commessione istessa, la gran differenza che si è ora rilevata fra tali scandagli e quelli da ultimo eseguiti nella sola porzione di essa linea corrispondente alla bocca del porto, non può esser giustificata, che supponendo degl' interrimenti prodotti da cause straordinarie ed accidentali: imperocchè se dal 1859 al 1863 dovesse l' interrimento farsi dipendere da cause ordinarie, permanenti, ed inerenti al porto, seguendo le stesse proporzioni, avrebbe dovuto avvenire che pel decorso de' lunghi anni, ne' quali niun cavamento vi si è mai praticato, il porto avrebbe dovuto trovarsi interamente colmato.

La causa accidentale poi e violenta, cui può essere unicamente attribuito il colmamento sudetto, è appunto il rigurgito delle onde infrante sia direttamente, sia con angolo d' incidenza sul lato interno della scogliera intrapre-

sa secondo le norme del progetto della Commessione di Genova; tali onde, riflettendosi sulla spiaggia con angolo ottuso, si è verificato che ne han tagliato una zona triangolare dalla sponda destra del Sebeto; trasportandone quindi i materiali unitamente a quelli escavati dietro le scogliere parallele alla spiaggia, questi han dovuto necessariamente depositarsi nel porto, e nel Mandracchio pel disotto de' ponti. E la potente azione della corrente, prodotta dal ringorgo delle onde tra la nuova scogliera e il lido, è ad evidenza dimostrata dal confronto degli scandagli delle due Commissioni, attesochè per tutta la zona all'esterno delle scogliere, lungo la quale son corse le acque, le altezze de' nuovi scandagli sono maggiori di quelle de' primi. Laonde se niun ostacolo si fosse opposto all'ordinario cammino delle acque per costa verso il Granatello, il colmamento estraordinario non sarebbe avvenuto, e la terribile risacca non avrebbe tanto danneggiati i bastimenti stanziati nel porto mercantile.

Sull'azione poi delle correnti la Commissione ha osservato e ritenuto che le correnti generali del mare largo, inflettendosi per poco nei seni profondi fra le successive punte esterne, oggiacendo all'effetto del flusso e riflus-

so e de' venti, non esercitano alcuna influenza sul fondo del mare, e molto meno sulle spiagge da cui passano ben lontane: opinione espressa benanche da' componenti la Commissione di Genova sig. Ispettore Parodi e Contrammiraglio Longo (rapporto della Commessione di Genova p. 18, e 52). Che se le spiagge soffrono qualche alterazione, questa invece deriva dall'azione de' venti inclinati ad esse, secondo che sono più potenti, e di maggiore durata ; di guisa che una volta coverte dall'azione de' marosi, che sogliono zappare il lido, e far camminar le torbide smosse, non vi è più a temere l'interrimento, che forse potea avverarsi per lo innanzi.

Dalle quali cose tutte è chiaro come i reclami della marineria mercantile , e le predizioni de'Capitani si adagiassero sopra troppo solido fondamento , conciossiachè non potrebbero per verun modo disconoscersi i funesti effetti già derivati dalla intrapresa esecuzione della scogliera secondo il progetto della Commissione di Genova.

PARTE III.

CAPO I.

Ragioni che consigliano la formazione di un programma pel progetto del porto di Napoli.

Dopo aver per tal modo esaurito l' esame dettagliato del progetto Fiocca e del progetto Genova, dopo aver benanco proceduto ad un esame sommario degli altri progetti molto discordanti l' uno dall' altro, la Commissione, o signori, ha considerato come la sua missione rimarrebbe priva di ogni utile scopo, qualora si restringesse unicamente a censurare il fatto da altri, ed a rilevarne i difetti, senza indicare i mezzi di ovviare a tali difetti, e di mostrare come si possa far meglio di quel che non siasi fatto; massime in opera di tanta importanza, come la costruzione di un porto, che può essere la vita o la morte dell' intero Commercio, e nella quale, a differenza di ogni altra opera, gli errori sono troppo funesti, perchè irrimediabili — È questo il motivo per cui la Commissione ha creduto non doversi limitare alla

censura dei progetti finora presentati, ma dovere ancora indicare i suoi divisamenti sulle norme generali, le quali, avuto riguardo alle condizioni speciali di questa contrada, dovessero essenzialmente seguirsi nella formazione di ogni progetto pel suo porto — E la maggioranza della Commissione ha voluto ancora aggiungere alle indicazioni di dette norme generali una illustrazione grafica, la quale, senza discendere in quei dettagli che costituiscono un progetto propriamente detto, bastasse solo a garentir la Commissione dalla taccia di inopportuna generalità teoretica , che avrebbe potuto darlesi assumendo la inattuabilità di alcuni fra' suoi precetti.

Nè la Commissione ha temuto che ciò facendo essa eccedesse i limiti del mandato che le si era conferito, conciossiacchè tutte le discussioni finora tenute sul porto di Napoli, così da parte del Governo che dei cittadini, non hanno avuto altro scopo, fuori quello di promuovere il progetto di un porto, che non avesse i difetti tecnici e finanziarii dei progetti contro i quali si è reclamato ; e certo non è a dubitare che quando il Ministero si è rivolto alla Camera di Commercio per avere il suo giudizio sul progetto Fiocca , non sia stato al certo sua idea di pro-

vocare una inutile censura , o una infruttuosa discussione accademica, ma abbia voluto invece essere confortato sulla risoluzione che dovea adottare, per determinarsi alla quale esso rimaneva tuttora indeciso, atteso il gran numero di reclami, e di opinioni cozzanti fra loro, che non gli permisero di presentare un progetto definitivo all'approvazione del Parlamento Nazionale — Ponendo adunque da banda l'interpetrazione letterale e pedantesca del mandato, e ricorrendo invece al suo spirito, egli è chiaro, o signori, che allora lo avrete meglio adempito, non solo rispetto al Governo, ma più ancora rispetto al Paese, quando avrete potuto determinare il Governo ad uscire dall' incertezza in cui vive,per appigliarsi alla risoluzione più conveniente, più economica, e più reclamata ; e quando si ha fede nella bontà delle misure che si propongono, non sa vedersi nè per qual motivo bisognerebbe astenersi dal presentarle, nè qual danno potrebbe derivare dall' averle presentate.

CAPO II.

Esposizione del programma, e spiegazione della illustrazione grafica, con cui si è giustificata la possibilità della sua attuazione.

§. 1.°

Precetti desunti da tutte le suesposte considerazioni, da servir di programma nella formazione di ogni progetto per un porto a Napoli, e nella sua esecuzione.

1. Il Porto di Napoli dovrà avere tale estensione, che basti per provvedere agli attuali bisogni del suo commercio, ed al probabile sviluppo, che potrà ricevere in avvenire.

2. Dovrà quindi adottarsi un sistema di distribuzione, il quale permetta di costruir prontamente la parte necessaria agli attuali ed imminenti bisogni del commercio, e, che, senza rivenir sul già fatto, ne renda possibile l'ingrandimento, a seconda che il successivo sviluppo delle relazioni commerciali ne faccia sentir la necessità.

3. Dovrà il porto offrire un'entrata facile e sicura a' legni che vi approdano anche coi venti più fortunali di traversia.

4. I moli tanto esterni che interni debbono difendere il seno che si destina per porto dai venti del settore di traversia, e da quelli che portano la risacca—Per tanto ottenere non dovrà farsi uso di un antemurale, ma invece prolungarsi il molo S. Vincenzo come difesa esterna, e quello S. Gennaro per quanto possa occorrere alle distribuzioni interne.

5. L'avamporto dee offrire un' ampiezza tale, che i legni possano compire le manovre indispensabili per entrarvi coi venti di traversia, e che da esso possano facilmente dirigersi così nel porto militare, che nel mercantile.

6. Le opere da terra dirette a garentire il porto dagli effetti della risacca non dovranno eccedere il bacino coverto dal molo esterno di S. Vincenzo prolungato, altrimenti ne restringerebbero l'entrata.

7. Dovrà presentare tale distribuzione, da permettere l'uscita dall' avamporto ai bastimenti manovrando sotto vela.

8. Il porto mercantile dovrà avere—1° uno spazio destinato allo scalo franco—2° i locali in maggiore contiguità della Dogana destinati pei generi soggetti a dazio — 3° un separato spazio pel cabotaggio dei generi sottoposti al dazio di consumo—4° accanto al precedente altro spazio

pel rimanente commercio di cabotaggio—5° e finalmente una località proporzionata e sufficiente pei grossi legni che caricano e scaricano generi fuori dazio.

9. Fino alla profondità di 8 metri i moli interni dovranno essere costruiti a pareti verticali, sia con struttura murale, sia con altri mezzi di maggiore economia, che offrano permanente e rassicurante solidità.

10. Saran sufficienti nel porto di Napoli tre bacini di diversa grandezza pei legni della più grande portata , e tre scali di alaggio con gli spazî necessarî al loro uso,e con rispondente corredo di magazzini e macchine.

11. Dovrà aver macchina ad alberare, ossia Mancina collocata alla più facile portata dei bastimenti avariati.

12. Il bacino denominato Mandracchio , debitamente approfondito, dovrà esser conservato per venire addetto parte all'uso doganale verso le tettoje , e parte per lo ingrandimento delle banchine destinate al Cabotaggio sia dei generi esenti, sia di quelli sottoposti al dazio di consumo, aumentando ancora per questi ultimi le officine di riscontro per l' entrata in città.

13. Ritenendo l'attuale edificio doganale

come sufficiente per provvedere a bisogni molto maggiori dei presenti,si dovrà semplicemente corredarlo di più vasti spazî, coverti da tettoie per le operazioni di Dogana.

14. Tutto lo spazio che si otterrà sul mare per effetto della costruzione delle banchine dovrà impiegarsi 1° alla possibile rettifica della strada della Marina — 2° ad un doppio binario di ferrovia — 3° ed il rimanente al deposito dei materiali di costruzione ed altro, con sufficiente spazio pel carico dei carretti.

15. Tutt'i magazzini collocati intorno alle banchine sia per deposito in franchigia , sia per l'ordinaria spedizione dei generi soggetti a dazio, dovranno aver comunicazione per ferrovia con la gran Dogana , e colla stazione centrale.

16° La strada Marinella dovrà esser proseguita in linea retta dall'edificio che segue la porta del Caputo fino allo incontro della strada di Porto.

17. Le cloache,le quali sboccano presentemente nel bacino che si vuol destinare ad uso porto , dovranno assolutamente sversarsi nel mare largo per mezzo di un sol condotto che tutte le riceva. A tal uopo dovrà costruirsi un tubo sotterraneo,il quale dovrà esser net-

tato per mezzo di una macchina a vapore, che, con una forza propellente, vi spinga dentro dell'acqua di mare, a somiglianza di quanto si propone di fare nell'antico porto di Marsiglia.

18. E finalmente, sia quale si voglia il progetto da adottare, sarà sempre il prolungamento del molo S. Vincenzo l'opera, con cui si dovrà intraprenderne la esecuzione.

§ II.

Descrizione generale della distribuzione e delle diverse opere del porto, e dimostrazione del come siasi pienamente soddisfatto a' precetti contenuti nel programma.

1.° Il prolungamento A del molo S. Vincenzo servirà da antemurale per ricovrire tutto il bacino contenente le diverse parti del porto dai venti di traversia. Appena oltrepassata la sua larga bocca di m. 487 fra lo estremo del prolungamento A del molo S. Vincenzo e quello della nuova scogliera intrapresa, che dista dal lido innanzi al quale si potrae per circa m. 480, si ha libero ingresso in un vasto avamporto, che denomineremo di salvamento; in esso anche più bastimenti contemporaneamente entrandovi, sia pur di notte, e con qualunque fortuna di mare potranno manovrare sot-

to vela per prendere nel porto il posto che loro compete, attesochè lo permettono la sua ampiezza, la figura, e la tranquillità delle sue acque. La sua superficie sino al lido è di m. q. 823, 926; e sino alla profondità di circa m. 5, 20 è di m. 626, 653.

2.° Lo spazio che segue, compreso fra il molo esterno A e quello quasi parallelo, che sta a martello con l'altro che parte da terra, è il vero avamporto di movimento, il quale, oltre di offrire stazione pe' bastimenti lungo le opposte banchine, permette il libero movimento di entrata ed uscita anche a vela da' due porti mercantile e militare, stantecchè ha una larghezza media di m. 559, ed una superficie di circa m. q. 217, 077.

3.° Sull'estremo a dritta dell'ora descritto avamporto trovasi aperta la bocca della larghezza di m. 100, per la quale si entra in un vasto spazio, intorno a cui sono situati tutti i compartimenti interni del porto mercantile, destinati alle diverse esigenze ed operazioni commerciali d'un gran porto per una città come Napoli; cioè dock o scalo franco per merci soggette a dazio, e depositate senza destinazione per potersi riesportare, o divenire oggetto di ordinarie spedizioni nell' interno del

Regno, e per quelle che vengono direttamente con questo destino; — due darsene E E. B C pel commercio di generi tanto esteri che nazionali non soggetti a dazio, e per stazione di bastimenti allo sverno; — lunghe e larghe banchine EEE di m. q. 82974 tanto nel lato di terra della seconda darsena, che nel rimanente lido sino alla banchina e recinto addetto al dazio di consumo, pel gran movimento attinente alle suddette operazioni, e principalmente per quello cui daran luogo la immissione de' generi esteri, e la estrazione de' nazionali non soggetti a dazio; largo spazio F con banchine di scarico per tutti i generi nazionali ed esteri soggetti al detto dazio di consumo, della superficie di m. q. 11918; e nelle prime e nelle seconde banchine rispettivamente avrebbero pur luogo gli approdi del grandissimo giornaliero e minuto cabotaggio del Golfo; — e finalmente speciali ed estese banchine all'esterno del molo orientale del dock in vicinanza della bocca d'ingresso indicata in principio, ed in comunicazione prossima, comoda, e diretta del gran traffico giornaliero de' vapori; le quali, potendo anche accogliere le officine di Sanità, Dogana, e Questura, offriranno quelle agevolezze tanto reclamate pel

comodo de' passeggieri e per la pronta spedizione delle merci, effettuandone il movimento per via rotabile con spiazzi annessi per carretti e carozze.

L'ampiezza e la forma di questo spazio, al quale ben si può attribuire il titolo di avamporto di distribuzione interna, mentre offre nel suo perimetro un largo e distinto luogo per ciascuna delle enumerate operazioni, lascia poi liberissimo campo a' movimenti di uscita ed entrata de' legni, che frequentano il porto; attesochè esso ha una superficie di nullameno che metri quad. 163,608.

4.° L'ingresso nel bacino interno del dock avrà luogo, per maggiore speditezza e comodità del movimento interno, per due passaggi capaci di ricever le maggiori navi, cavalcati dai soliti ponti girevoli, a somiglianza di quanto si pratica in tutti i bacini chiusi; e da questo bacino allargando l' angusto passaggio sotto l'attuale ponte di ferro della strada Piliero, che sarebbe abolito, si avrà comunicazione col bacino doganale del Mandracchio, che verrebbe espurgato, per così poter eseguire il discarico nel dock anche per via acquea di quelle navi non a portata delle banchine, sia col mezzo ordinario, sia con l'entrata de' ba-

stimenti di mediocre portata nel detto bacino del Mandracchio.

5.° Ritornando nell' avamporto esterno, che s' è denominato di movimento , diciamo che esso può reputarsi confinato dalla banchina alle spalle de'nuovi bacini da raddobbo, con demarcazione acquea secondo la sua direzione sino all' opposto prolungamento del Molo S. Vincenzo, o pure normalmente ad esso; e che questa linea presso a poco sia pure il limite del porto mercantile col militare, al quale verrebbe aggregato tutto il vasto bacino acqueo di perfetta calma, che, dal detto limite si estenderebbe sino a quello attuale ora poco tranquillo, dalla punta S. Vincenzo verso il gran Faro; quale ultimo bacino diverrebbe anch'esso una Darsena. Cosicchè la superficie del porto militare, mentre si troverebbe accresciuta di quasi due terzi, acquisterebbe un aumento di banchine regolari di ormeggio di m. 603, che, unite alle attuali in metri 921, presenterebbe da ambo i lati con buone profondità uno sviluppo totale di banchine di m. 1524.

6.° Terminato di descrivere e d' indicare la destinazione de' compartimenti acquei , passiamo ad additare quella dei diversi edifici bisognevoli all'organamento commerciale del porto , ed alle riparazioni delle navi, non che

il modo, col quale verrà sodisfatto sia ad un facile e rapido servizio di movimento generale, sia a quello speciale fra le località di diversa destinazione da rimanere indipendenti l'una dall'altra.

Pria di tutto, come attinenze marittime, mostriamo che i tre bacini di raddobbo situati al fianco del molo III in sito appartato e comune ai due porti mercantile e militare offrono immediata opportunità ai bisogni delle due marine. Invece i tre scali per alaggio e, volendo, anche per costruzione esclusivamente per l'uso commerciale, si sono situati nel fondo della seconda darsena sulla larghissima banchina EE necessaria pel deposito e lavorio del legname, sulla quale non si è segnata una corrispondente officina, attesocchè la vastità dello spazio lascia l'arbitrio di collocarla ove meglio si stimerà nella esecuzione. Da ultimo la così detta Mancina per alberare e disalberare le navi, qualunque sia il sistema antico o moderno che si adotterà, si è creduto potersi pel comune servizio mercantile e militare stabilire nello spazio che vedesi segnato con lettera K in piede del gran Faro esistente; il quale sarebbe più che sufficiente, tanto pel piazzamento della Mancina, quanto per la costruzione dell'abitazione de' servienti del Faro stesso, qualo-

ra occorresse. Che se poi si volesse esclusa qualunque promiscuità coi bisogni del servizio militare, potrebbe facilmente stabilirsi la Mancina commerciale, sia in uno degli estremi della banchina a ridosso de' magazzini de' bacini, sia in altro sito qualunque.

7.° Nella indicazione e specificazione de' diversi edificii, delle loro attinenze, e di tutto ciò che forma il complesso dell'organamento commerciale del porto, principieremo da quello più importante fra tutti qual è il dock.

Conservando le banchine interne dell'attuale porto mercantile a pareti murali verticali, la di cui solidità ha la sanzione da' secoli della loro esistenza, sarà rasato all' altezza convenevole sul livello del mare tutto l'edificio della batteria esistente, che rimarrebbe inutile, perchè fin da ora rimpiazzata da quella più imponente casamattata, eretta parallela sull'attuale molo S. Vincenzo. Egualmente sarebbe rasata allo stesso livello la larga strada sul molo Angioino, dalla Chiesetta accosto alla porta dell'arsenale di marina sino al gran Faro del porto. Alla larghezza delle attuali banchine interne di ormeggio, aggiunta l'ampia base di tali demolizioni, e la larga Golena esterna in muratura e scogliera emergente dall' acqua,

assodata da secoli, e cementata da incrostazioni come un sol masso, si otterrebbe la maggior parte del suolo per gli edifizi del dock, del quale si potrebbe prontamente procedere alla costruzione, e quindi immediatamente porre in esercizio, attesochè per completare la larghezza segnata in pianta si profitterebbe di tutta quella in base delle scarpe delle scogliere, mercè la costruzione di una sola banchina murale dal lato esterno de' due moli, per modo da rettificarne il lembo estremo; e stante l'inclinazione della scarpa e la sua larghezza in base oltre tre volte e mezzo l'altezza, si avrebbe anche in questa parte un sostrato solidissimo ed invariabile, con l'economia della metà del volume de' materiali solidi, il quale altrimenti occorrerebbe per intero. Cosicchè siffatto spazio, riunito ai precedenti suoli fuori acqua, completerebbe la larghezza dell'area, su cui si eleverebbero i detti edificì formante un totale di m. q. 41004, il quale moltiplicato pe' quattro piani de' quali si compongono ordinariamente tutti gli edificii di tal fatta in tutti i docks sinora costruiti in Inghilterra e altrove, si avrà un'area di magazzini dell'imponentissima estensione di m. q. 164016.

A rendere chiuso poi il bacino del dock per

secondare le opinioni della maggioranza della Commissione, il quarto lato del quadrilatero del detto bacino sarebbe formato, come vedesi, dal molo nuovo GGG per circa tre quinti della sua lunghezza misurata dalla parte interna del dock, ossia dall'origine del prolungamento H del molo S. Gennaro, e pe' rimanenti due quinti dal braccio attuale dell' Immacolatella. I tre quinti di nuova costruzione avranno le pareti verticali e saranno larghi m. 60; e i due quinti avranno, come gli altri due bracci del porto attuale, da una parte l'antica parete verticale oggi esistente, e dall'altra, ove sono le scarpe delle scogliere, si eleveranno le nuovi pareti verticali in muratura, per modo da conservare la detta larghezza di m. 60 sino alla banchina dello spazio F. Lungo il lato interno continuerà la banchina e strada con la ferrovia, traversando i due ingressi nel Dock mercè i detti ponti girevoli, in maniera che da questo lato, in modo diretto e segregato, s'andrà ad innestare col tronco comune di ferrovia, destinato a portar nella stazione centrale le molte merci, che dal deposito in franchigia fossero dirette per le province del Regno, senza imbarazzare col passaggio i locali doganali, ove si depositano e si fanno le operazioni per quelle

spedite in Napoli; potendo per altro per questa stessa via le merci che fossero destinate per Napoli esser portate in Dogana.

Lungo il lato esterno poi, oltre la solita banchina di ormeggio e discarico, vi sarà una strada rotabile ordinaria, la quale, principiando dalla grande strada pubblica della Marinella, passa fra i muri di cinta dello spazio rinchiuso F pe' dazî di consumo, e quello della ferrovia interna del Dock lungo il lato del Mandracchio, sboccando nella larga piazza per stazione di carozze e carretti per passaggieri e merci, che precede l' attuale edificio dell' Immacolatella; indi, accostandosi alla detta banchina, rasenta gli edificî elevati sul mezzo del molo in disamina, passando su due altri ponti girevoli gl' ingressi del dock; e tramezzandosi tra il lato corto de' grandi edificì di depositi in franchigia elevati sugli attuali bracci di molo del porto mercantile e l'edificio H eretto sul prolungamento del molo S. Gennaro, sbocca sullo spazio che serve di cantiere ai bacini da raddobbo,per condurvi i grossi materiali, i legnami,e le macchine de'legni in riparazione, che occorresse portare nelle grandi officine di questo genere. Tutta la strada, dal suo estremo verso i bacini sino alla piazza avanti l'edificio

dell'Immacolatella, sarà coverta da tettoie per garentire dalle intemperie le merci e i passaggieri.

Degli edificî poi eretti nello spazio restante fra la ferrovia del dock e la descritta strada ordinaria lungo le tre porzioni successive del molo in parola, una quota parte al pianterreno dal lato esterno sarà destinata ad accogliere temporaneamente le merci di scarico e carico da' vapori, e bagagli de' passaggieri, ed il rimanente dalla parte interna del dock coi piani superiori sarà in aumento de' grandi magazzini in franchigia, ove non si credesse opportuno destinarli per deposito delle merci di estrazione dal Regno soggette a dazio. Questi edificî sarebbero larghi m. 29, e di lunghezza unita m. 228; e per tutti i quattro piani offrirebbero una superficie di magazzini in m. q. 26448.

Pria di far parola dell' uso importante, cui sarebbe destinato il grande edificio H, e per completare la descrizione degli edificî interni del bacino chiuso del dock, diciamo che lungo il lato adiacente alla strada Piliero, mercè la costruzione di una nuova banchina murale dall' angolo interno acuto dell' attuale porto sino all'attuale bocca d'ingresso nel bacino dogana-

le del Mandracchio debitamente allargata, sarà creato uno spazio, sul quale verranno eretti edificì a quattro piani per magazzini inservienti agli usi del dock, ed anche alla temporanea conservazione delle merci soggette a dazio, nel caso non si potesse istantaneamente provvedere alla pronta spedizione di esse. In siffatti edificì potrebbero pure successivamente accumularsi i depositi di quei generi soggetti a dazio di estrazione; e la larghezza di essi, dopo sottrattone quella costante in giro per tutto l'interno del bacino riserbata alle banchine di scarico ed ormeggio ed al doppio binario della ferrovia, estendendosi sino al limite attuale della strada Piliero, sarebbe di m. q. 24; e la loro lunghezza in due porzioni tramezzate dalla ferrovia che mette in comunicazione diretta la parte interna del Dock colla gran Dogana, sarebbe, di m. 326, e per tutt'i quattro piani offrirebbero una superficie di magazzini di m. q. 31296.

8.° La parte del prolungamento del molo S. Gennaro designato nella pianta colla lettera H, della superficie di m. q. 5320 dovrà contenere un edificio di somma importanza nell'interesse del Commercio e delle diverse amministrazioni, che hanno ingerenza nel regolamento del porto.

Questo edificio dovrebbe in fatti molto op-

portunamente esser destinato a raccogliere, e divenire centro alle riunioni di negoziatori, che trattano affari in ogni specie di merci; e certo sarebbe di grande vantaggio al Paese, che ne difetta assolutamente, l'avere nelle vicinanze del grande emporio de' depositi, ed in modo da esser facilissima la ispezione de' campioni, un centro di riunione per la trattazione di tali affari, che non sa vedersi con quanta convenienza siansi voluti accomunare nell' attuale Borsa colle negoziazioni in cambî, rendite, e valori industriali.

Potranno in oltre esser riunite in questo opportunissimo sito le varie amministrazioni interessate a dirigere il buon andamento d' un porto, cioè la Capitania, l' Ufficio di Sanità, l' Ufficio di sorveglianza doganale, un Ufficio di Pompieri, e l'ufficio di Questura: il suo pianterreno pertanto potrebbe venir distribuito alle suindicate Amministrazioni, per dare alla Capitania del Porto magazzini per generi di attrezzi marittimi, macchine, ed utensili di salvamento, corpo di guardia ed abitazione per le ciurme di servizio; all'ufficio di Sanità un magazzino pe' suoi utensili, ed un corpo di guardia pel servizio giornaliero; altrettanto pe' Pompieri; un corpo di guardia

per la sorveglianza doganale, e finalmente un'altro per l'ufficio di Questura. I piani superiori potranno esser destinati agli ufficì più nobili ed alla sede delle indicate Amministrazioni, dando la preminenza ad un vasto locale, che dovrà servire alla Borsa pel mercato di generi, e ad ogni altra occorrenza commerciale.

Ottenuto che avranno le suindicate Amministrazioni una sede più ampia, e meglio ordinata nell'edificio or ora descritto, esse potranno sgombrare il locale dell'Immacolatella, nel quale attualmente sono ammonticchiate, e questo potrà rimanere utilmente destinato alle operazioni Doganali, cui dà luogo il commercio de'vapori lungo il molo GG. e se occorre un ufficio di riscontro per la Questura.

9.° Una delle cose che merita maggior considerazione nella formazione di un Porto, ed alle quali si è voluto maggiormente attendere in questa illustrazione grafica, si è l'organamento del servizio doganale; e perchè questo possa riuscir soddisfacente ed esatto, è mestieri che sia interamente segregato da ogni altro traffico pubblico e privato. Ad ottener siffatto scopo si è trovato indispensabile ed utile di abolire il passaggio sulla strada del Piliero e rampa dell'Immacolatella sino alla strada Ma-

rinella, per dove si esercita l'affollatissimo movimento rotabile con le stazione delle vie ferrate, e con gran parte della regione orientale della Provincia di Napoli etc. . . . . Della porzione della Strada Piliero, che intercede fra la cantonata del grand'edificio doganale e la bocca che dà ingresso al bacino del Mandracchio si profitterà covrendola di tettoia per le operazione doganali su generi da sdaziare, in continuazione di quelle che ora stanno dalla parte del Mandracchio, al livello delle quali si ribasserà la strada. Per tal modo tutto il lato dell' edificio doganale che guarda la strada Piliero verrebbe circondato da tettoie , che nel loro centro avrebbero immediata comunicazione coll'asse longitudinale che traversa i due grandi cortili interni dell'edificio, riaprendo uno dei suoi ingressi principali , che ora per l'elevazione della strada vedesi interdetto. Siffatta aggiunzione di tettoie presenta una superficie di m. q. 1860.

A detta strada da abolire verrà sostituito un tronco rettilineo molto più breve con l'apertura di una nuova strada in prolungamento del rettifilo esistente nel tronco ultimo della strada Marinella dalla Porta del Caputo sino alla Chiesa di Porto Salvo, che sta alle

spalle del Mandracchio; colla quale si verrà a sboccare, come vedesi in pianta, al principio della strada Porto a fianco l'edificio dell'antica Posta, ove ora si dilata di molto col biforcarsi ne' due vasti sbocchi della strada S. Marco, e della grande strada rimpetto al Castel Nuovo; quale nuova strada dà luogo a pochi tagliamenti di case private , stantechè il maggiore è il risecamento di una parte dell'abolita gran dogana; e poi sono tali gli utili dei miglioramenti de' restanti fabbricati, fra' quali la sudetta gran Dogana , che , esclusi quelli che dovranno demolirsi per la formazione di una gran piazza rimpetto al lato minore dell'edificio della Dogana , ed alle spalle dell'adiacente bacino del Mandracchio, potran formare oggetto di ricercate speculazioni private, previa concessione, senza gravarne la spesa sull'opera.

La gran piazza poi sopracennata sarà divisa in due parti; la prima adiacente all' edificio della Dogana ed alle spalle del bacino del Mandracchio rinchiusa da muro di cinta, e coverta da tettoie, avrà per oggetto di offrire un vasto campo al deposito delle merci che si scaricano durante il tempo necessario alle operazioni Doganali, che si eseguirebbero sul luogo stesso; e la seconda, che si estende fino alla nuova

grande strada pubblica, sarà destinata al movimento ed alla stazione de' carretti, che caricar debbono i generi da sdoganare, o scaricare quelli diretti all'estero soggetti a dazio da imbarcarsi immediatamente, o da depositarsi ne' magazzini del dock. È utile avvertire che le linee di demarcazione fra le due parti della suindicata piazza potranno variare di sito secondo che nella esecuzione si riputerà più conveniente per meglio soddisfare a' rispettivi ufficii.

Le aie de' diversi spazii sinora descritti che circondano la Dogana ed il Mandracchio, compresi quelli già coverti innanzi alla Dogana, sommano ad una superficie di m. q. 8558.

10. In continuazione di tutto l'ambito delle località attinenti alle operazioni doganali seguirebbe il vastissimo spazio separato per mezzo della strada inserviente a' vapori dalle sudette località, della forma indicata in pianta con lettera F—Sarà destinato esclusivamente a ricevere i generi soggetti al dazio di consumo, lo scarico de' quali può avvenire sulle due banchine ad angolo che esso presenta, e nel caso di sua insufficienza ancora sulla contigua banchina E—Detto spazio verrebbe recinto da mura, traversato dalla ferrovia, e su tre lati liberi di

esso si potranno stabilire quanti sbocchi si crederanno necessarii pel pronto disbrigo del commercio di cabotaggio.

Tanto per dar forma più ampia e regolare alla superficie di questo spazio, quanto per assegnare una conveniente collocazione alla ferrovia provveniente dal dock diretta alla stazione centrale, si è creduto utile risecare, colmandola, la parte difforme del bacino del Mandracchio mercè una banchina, approfondendone però la rimanente porzione fino all' altezza di circa metri quattro.

11. La banchina murale EEE, che tiene al suo estremo i tre scali di alaggio, sosterrà il terrapieno del vasto spazio che trovasi dietro di essa, sul cui lembo vedesi stabilita la ferrovia di comunicazione fra il porto e la stazione. Il cavamento che dovrà farsi nella parte del porto innanzi ad essa per assegnarle convenienti profondità, potrà diminuire man mano sino a dare un battente di circa metri cinque al piede di esse. Su parte della lunga e larga zona fra la banchina e la ferrovia sarà stabilito ove e come meglio si crederà il sito di deposito per legnami, brecciame, pietre vulcaniche di ogni specie, calce, laterizii, ed altri materiali di costruzione, per caricare i quali i carretti entre-

ranno nel sito del deposito per determinati cancelli. Nella rimanente parte della banchina e spazio annesso avrà luogo il discarico della gran quantità di generi esteri e nazionali non soggetti a dazio, de' quali si fa immediata consegna; non che di quelli di estrazione fuori dazio tanto pel regno che per l'estero. E per tutte siffatte operazioni qualora occorresse di fare de' piccoli fabbricati, o tettoie, affine di maggiormente agevolarle, si potranno eseguire sullo spazio suddetto nel miglior modo si crederà opportuno.

12. Su' moli che formano le due darsene, delle quali sopra si è discorso dovranno erigersi edifizii simili a quelli del dock, che costituiranno il grand'emporio di deposito de' generi fuori dazio, ma non di pronta consegna, destinabili per ogni direzione, e degl' altri anche esenti da dazio destinati all'estrazione.

Tutto il movimento di entrata ed uscita dai magazzini di questi edificì sarà fatto per un doppio binario di ferrovia stabilito lungo i medesimi oltre la banchina esterna, formante insieme una larghezza di metri 14. La suddetta ferrovia, come vedesi, s' innesterà col tronco principale di comunicazione colla stazione centrale.

Il suolo su cui saranno elevati gli edificii del detto emporio dello stesso numero di piani indicati pel dock lungo i bracci BBC , e DD, formano una superficie riunita di m. q. 50873 che pe' quattro piani danno un totale di m. q. 203492.

13. La comunicazione per ferrovia fra il porto e la Stazione centrale si farà per mezzo della ferrovia di Castellammare, e, giusta rilevasi dalla pianta, potrebbe effettuarsi in due modi, nella ipotesi cioè della conservazione dell' attuale sbocco del Sebeto e dell'Arenaccia, e nell'altra della loro progettata deviazione fuori il bacino del porto. Direzioni però, che potranno esser convenientemente modificate dopo approfonditi studii sulle condizioni di località e di livello, per lo stabilimento più opportuno delle diverse opere di arte.

Esaurita per tal modo la descrizione della distribuzione e delle diverse opere del porto, passiamo a dimostrare come siasi pienamente soddisfatto a'precetti contenuti nel programma.

Sul 1° art.—Per giudicare della capacità d'un porto sia isolatamente, sia comparativamente ad un altro, non è solo il numero de'bastimenti che può contenere che deve prendersi in conside-

razione, ma principalmente il movimento commerciale cui può dare sfogo, il quale è unicamente rappresentato dal quantitativo delle tonnellate che annualmente si possono scaricare o caricare, e dipende dal numero de' bastimenti, che, arrivati in porto, possono contemporaneamente eseguire siffatte operazioni: senza che il lungo attendere pel disbrigo di esse togliesse posto ai nuovi arrivati ; e quella è la più giudiziosa e vantaggiosa distribuzione d' un porto, che adempie a tale esigenza col minore sviluppo di opere di arte.

Per accertarsi adunque che la 1.ª prescrizióne del progamma sia pienamente soddisfatta , è mestieri da una parte aver presenti le gravi considerazioni esposte dalla Commissione nella tornata del 15 luglio, con le quali, dimostratasi la necessità di rigettare assolutamente ogni progetto esagerato , indicavasi il limite massimo che sembrava potersi assegnare allo sviluppo del Commercio Napolitano , e dall' altra istituire un parallelo fra i risultamenti utili che presenteranno il progetto del sig. Fiocca e quello secondo i precetti della Commissione; a tale uopo si son compilate le seguenti tabelle.

PARALLELO

Fra i risultamenti utili rilevati dal progetto del Sig. Fiocca, e quelli dell'applicazione grafica de'precetti in forma di programma stabiliti dalla Commissione della Camera.

I.ª PARTE — CAPACITÀ

INDICAZIONE DEI Diversi Compartimenti del Porto	Continenza parziale di Navi della portata media di Tonnellate 300		TOTALE delle Continenze		N° delle Navi che possono contemporaneamente caricare e scaricare		TOTALE precedente	
	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma
I tre Compartimenti del nuovo Porto mercantile del sig. Fiocca	180				36			
Spazio compreso fra i due brevi moli a ridosso del molo esterno di Levante, escluso lo spazio intermedio di passaggio.	63				2			
I due compartimenti del porto mercantile secondo l'applicazione del programma		257				33		
Porto attuale privo di banchine adatte al discarico così conservato nel progetto Fiocca, escluso un passaggio acqueo nel mezzo, e nel quale solo per acqua può avvenire il discarico	156				12			
Nuovo dock di pianta nel progetto Fiocca	24				14			
Porto attuale ridotto a dock secondo l'applicazione del programma		103			per acqua	22		
					su banchine	16		
Lungo la banchina esterna del molo del 1.° Compartimento rimpetto il molo di riparo di S. Vincenzo in una sola *Antana*		30						
N. B. *I detti 30 bastimenti in caso di bisogno potrebbero fare anche operazioni di carico o discarico.*			423	390	»	»	64	71

Da siffatto prospetto apparisce come, volendo anche limitarsi a' suoi soli risultamenti , si ha già una eccedenza di oltre il nono nel numero de' bastimenti che possono fare operazioni, nel quale consiste la vera capacità utile de' porti.

È mestieri intanto avvertire come oltre i 30 bastimenti, de' quali in piè del precedente prospetto si è indicato che potrebbero prender posto lungo la banchina esterna del molo del 1.° compartimento di rincontro al molo di riparo di S. Vincenzo , altro numero molto maggiore con tutta sicurezza potrebbero ormeggiarsi in una sola *antana* lungo la parte della banchina del molo S. Vincenzo destinata al Commercio, distendendosi verso l'avamporto per disporsi sia a poter prender posto ne' compartimenti interni del porto per fare operazioni, sia a riprendere il largo, ove fossero venuti in Napoli per semplice rifugio; comodità questa tanto vivamente desideratata dalla grande navigazione del Tirreno — oltre a che altra quantità di legni disposti a partire potrebbero con la prua verso la parte orientale ormeggiasi su due àncore al lato esterno del molo dalla parte di levante , essendovi colà buone tenitore su fondo di arena.

È ad avvertire altresì come nel computo rassegnato non siasi tenuto conto de' molti bastimenti, che potrebbero con piena sicurezza porgere il fianco in doppia *antana* lungo i rimamenti 450 metri di larghissima banchina EE situata in fondo del porto, sotto la quale vi sarà circa m. 5 di battente, e che per ciò darebbe posto, ed opportunità pel discarico di generi fuori dazio, ad altri 18 bastimenti; nè della convenienza di assegnare a' molti vapori, che giornalmente trafficano nel nostro porto con merci e passeggieri i metri lineari 380 circa delle banchine lungo il lato esterno GG del dock, e l'interno del prolungamento H del molo S. Gennaro; nè della possibilità di usare della banchina al lato esterno del suddetto prolungamento S. Gennaro con quella seguente alle spalle de' magazzini de' bacini, di lunghezza unita m. 175; e come finalmente non siasi messa a calcolo la banchina in due lati della vasta piazza F che si è recinta per accogliere in essa il discarico della gran quantità de' generi soggetti al dazio di consumo, il traffico de' quali si esercita con bastimenti nazionali ed esteri di mediocre grandezza, e con filuche — Qualora si volesse tener ragione di tutti questi elementi che la Commissione non

ha fatto entrar ne' suoi computi, e de' quali a colpo d'occhio rilevasi l'immenso profitto, troverebbesi tale aumento di capacità così pe' legni che volessero stanziare, come per gli altri di numero maggiore che dovessero fare operazioni, i primi ed i secondi sempre con opportuna e distinta collocazione, da rispondere non solo alle probabili, ma anche alle più lontane speranze possibilmente concepite sull'avvenire del Commercio Napolitano. E qui è pregio dell'opera richiamar la vostra attenzione a considerare, o signori , come siffatta eccedenza rispetto al numero di legni, di cui al massimo è capace il progetto Fiocca , sia tutta dovuta al merito speciale della distribuzione fatta de' diversi compartimenti del porto con l' impiego di assai più limitate opere di arte , la quale è stata il frutto de' profondi studii fatti nell' applicazione de' ponderati precetti assegnati dalla vostra Commissione. Delle pruove ancora più luminose di siffatta superiorità di vantaggi troverete negli altri seguenti prospetti.

II.ª Parte

Superficie degli edificii da elevarsi su' moli de' diversi compartimenti del porto per la conservazione delle merci ; delle piazze per discarico di quelle di cabotaggio soggette o esenti dal dazio di consumo , e pel deposito permanente e movimento giornaliero degli approvigionamenti di materiali diversi; delle tettoie per le operazioni doganali , e delle piazze per stazione di carretti inservienti al movimento di estrazione ed immissione e per le carozze, secondo la illustrazione grafica paragonate con le analoghe località del progetto Fiocca.

Avvertenza — Le cifre relative all' Illustrazione sono conseguenza delle misure prese da disegno fattone sulla pianta a doppia scala de' quartieri di Napoli , corretta e pubblicata dall' Ufficio Topografico.

INDICAZIONE DELLE LOCALITÀ	SUPERFICIE parziali		TOTALE per ciascuna specie		DIFFERENZA in più	
	Progetto Fiocca	Illustrazione del programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma
Edifici intorno a' compartimenti del porto destinati a merci esenti da dazio per immissione ed estrazione	77,220	203,392				
Edifici intorno al bacino del dock , sia per merci depositate in franchigia , sia per quelle soggette a dazio spedite per Napoli e Regno, o per estrazione, esclusa la parte destinata pel traffico de' vapori.	116 000	221,760	193220	425152	» »	231,932
Metà de' magazzini terranei degli edifici G.G.G. destinata al traffico suddetto in m. q. 3306 e compresi nella superficie precedente.						
Superficie II per l'edificio che riunisce la Borsa mercantile, e le varie amministrazioni ed officine attinenti al servizio del porto (1)	3875	5320	»	5320	»	5320

INDICAZIONE DELLA LOCALITÀ	LUNGHEZZA parziale		TOTALE per ciascuna specie		DIFFERENZA in più	
	Progetto Fiocca	Illustrazione del Programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma
Piazza per discarico di geoc- fuori dazio di consumo, e er deposito permaneote per pprovigioaamenti di materiali iversi da costruzione (2) .	»	82974	»			
Piazza per discarico e spedi- ione di merci soggette a dazio i consumo, ed operazioni rela ve al giornaliero commercio el piccolo cabotaggio (3) . .	»	11918				
			»	94892	»	94892
Tettoie per le operazioni do- anali intorno all'edificio della ran dogana	10605	8358				
Id. per eseguire al coverto il isbarco ed imbarco de'passag- ieri e delle merci da' Vapori		3652				
			10605	12210	»	1605
Piazze per stazione di carret- i avanti le tettoie della gran logana, senza tener conto della uperficie dell' adiacente gran- le strada della marinella. . .		2072				
Idem innanzi l'Immacolatel- a pel servizio de'Vapori e delle mministrazioni nell'edificio II.		2730				
Piazza per lo stesso uso nel progetto Fiocca avanti le Tet oie della gran dogana nel re- cinto curvo	10636		10636	4802	5834	

NOTE

(1). Pel sopraindicato edificio non potrebbe farsi confronto, mancando l'analogo nel progetto Fiocca, dal perchè in esso vedesi raddoppiato solo l' attuale edificio doganale; nè si è fatta menzione alcuna di un concetto simile al nostro di tanta importanza ed opportunità di sito. Epperò quando anche si volessero invece quelli edifici doganali addire agli uffici diversi da noi indicati, malamente o per nulla vi si presterebbero. Non per tanto se ne riporta in colonna la superficie in base per sola notizia.

(2). Questa rilevante ed indispensabile località, senza la quale si mancherebbe del modo di sodisfare ai primordiali bisogni del gran cabotaggio Nazionale, ed a quelli del piccolo cabotaggio del Golfo, tanto esteso, che non saprebbesi come esercitare senza un sito di deposito pe' voluminosi materiali di approvigionamenti per una gran Città come Napoli, è un vuoto inconcepibile nel progetto Fiocca, nel quale non si fa neanco cenno del dove e come sopperirvi. Adunque lo avervi tanto amplamente ed ordinatamente provveduto forma uno de' principali meriti della distribuzione adottata nella illustrazione che si esibisce.

(3). La maggior parte di tali generi nazionali ed esteri s' immettono per la via di mare, ed è noto come la riscossione del dazio forma e formerà oggetto d' un' amministrazione e d' un personale separato dalla gran dogana, quand'anche il Municipio di Napoli ne cedesse l'esazione al Governo. Le regole ne son diverse, e l' esercitarle con la promiscuità di due personali diversi in uno stesso recinto daziario ha menato sempre confusione, ristagni, e frodi, alle quali s' è riconosciuto potersi ovviare con una separazione assoluta di località, sinora imperfettamente conseguita per assoluta mancanza di spazio.

Anche a questa separata località marittima e terrestre non provvedesi affatto nel progetto Fiocca. La superficie da noi tirata in colonna si estende sino alla ferrovia; lo spazio irregolare al di là sino al limite della strada Marinella che ora serve alla stazione e carico dei carretti sarebbe annesso al recinto e regolarizzato.

(4). Una piazza della superficie da noi stabilita per l'uso esclusivo a cui è destinata, cioè per fermata provvisoria delle vetture che vengono per fare operazioni, è patentemente sufficientissima, specialmente se si consideri che un gran numero di esse sono nel recinto daziario per caricare i colli sdoganati. Quindi la controsegnata eccedenza è una superfluità senza scopo.

III.ª Parte

Parallelo delle lunghezze de' moli tanto isolati che addossati a'terrapieni, e dello sviluppo totale di banchine, indicando la parte per solo ormeggio e quella anche per operazioni fra le opere proposte nell'Illustrazione grafica e nel progetto del sig. Fiocca.

INDICAZIONE DELLE LOCALITÀ	LUNGHEZZA parziale		TOTALE per ciascuna specie		DIFFERENZA in più	
	Progetto Fiocca	Illustrazione del Programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma
Moli isolati						
Molo di levante del progetto Fiocca, non calcolando la lunghissima banchina che avrebbesi dovuto costruire sul mare, con scogliera per garentia della ferrovia; la lunghezza pertanto se n'è misurata in due porzioni: della prima addossata ai terrapieni, che parte quasi normalmente alla spiaggia in direzione del principio dell'edificio de' granili, si terrà conto fra i moli suddetti: la seconda affatto isolata è di m. l.	1230					
Prolungamento del molo S. Vincenzo secondo il progetto suddetto, a partire dal gomito che presenta l'attuale banchina alle spalle del bacino militare (1) m. l.	750					
Moli di divisione nel nuovo porto mercantile Fiocca sommati insieme m. l.	1005					
Moli di chiusura del dock come sopra m. l.	490					
Prolungamento del molo S. Vincenzo, secondo l'illustrazione m. l.		1220				
Moli che circondano le due darsene, compreso l'intermedio ed esclusa la parte curva a ridosso del terrapieno E. m. l. .		1189				
Prolungamento del molo S. Gennaro m. l.		147				
Moli di chiusura G.G.G. della bocca del dock m. l. . .		190				
			3475	2746	729	»

INDICAZIONE DELLA LOCALITÀ	LUNGHEZZA parziale		TOTALE per ciascuna specie		DIFFERENZA in più	
	Progetto Fiocca	Illustrazione del Programma	Fiocca	Programma	Fiocca	Programma
Moli addossati a' terrapieni						
Moli che circondano la darsena Fiocca, ove stan situati gli scali e bacini da raddobbo, uniti a quelli del fondo delle tre vasche seguenti, ed agli altri de' cinque lati del dock addossati a' terrapieni m. l.	2095					
Lungo molo in sostegno del terrapieno degli spazi E.E.E,F, e la porzione di G. sino al piede delle scarpe della scogliera m. l.		1361				
Molo in sostegno della banchina parallela al Piliero nel dock m. l.		314				
Idem pel riseccamento del Mandracchio m. l.		82				
Molo elevato a piede dello scogliere su i bracci di molo L. I. (2) m. l.		658				
			2095	2415	»	320
Sviluppo totale delle banchine, e lunghezza della parte per ormeggio, e di quella anche per operazioni.						
Il totale perimetro acqueo delle banchine antiche e nuove del porto mercantile Fiocca m. l.	6424					
Id. Id. Id. Secondo l' illustrazione m. l		6506			»	82
Id. Id. del Porto militare secondo Fiocca (3) m. l. . . .	1771					
Id. Id. del porto militare secondo l' Illustrazione m. l. .		1324			247	»
Banchine atte ad ormeggio nel progetto Fiocca m. l. . .	5093					
Id. secondo l' Illustrazione .		6056			»	961
Parte di esse su cui possono farsi operazioni secondo il Progetto Fiocca m. l.	3790					
Id. secondo l' Illustrazione .		4269				479

NOTE

(1) Il Signor Fiocca a pag. 17 della sua memoria propone il detto prolungamento per circa m. 600, a pag. 19 nell' indicare l'aumento di banchine che ne verrebbe pel porto militare con l'addizione di quelle del detto prolungamento le ritiene per m. 650; ma nel fatto,facendo egli partire il suo prolungamento dal gomito dell'attuale banchina, da dove il molo esistente cambia direzione, la vera lunghezza della sua costruzione è per lo meno m. 750, dovendo con molta difficoltà, e spesa distruggere sino al fondo del mare, colà alto oltre m.21, lo sperone sporgente del molo esistente lungo m. 170, che egli ha fatto sparire nella tavola contenente il progetto, ed il cui estremo disterebbe nella direzione normale dal nuovo molo m. 75.

(2) Ad onta della indicata eccedenza di m. 320 della totalità de' moli addossati nella illustrazione sulla corrispondente del progetto Fiocca, pure la spesa occorrente pe' primi è grandemente inferiore a quella pe'secondi, attesocchè in quelli dell'Illustrazione non si oltrepassa un battente d'acqua di m. 5, mentre nell'altra debbono averne uno non minore di circa m. 8; altezza, come è noto a tutti, che fa crescere la spesa in proporzioni molto maggiori di quelle fra i due battenti. Laonde senza tema di errore può affermarsi esser l' importo della totalità di detti moli molto inferiore a quelli del progetto Fiocca.

(3) L' eccedenza di lunghezza delle banchine del porto militare secondo il progetto Fiocca dipende quasi per intero dall'avere egli tenuto conto della costruzione di una banchina parallela alla spiaggia nel fondo del porto militare, a significante distanza da essa, la quale, prolungandola sino ad innestarsi colla banchina progettata nell'Illustrazione,sarebbe m. 235,e perciò ove questa si togliesse rimarrebbe l'eccedenza della insignificante lunghezza di m.12. Però, ove si consideri che nella lunghezza suddetta il Signor Fiocca ha fatto entrare l' intero prolungamento del molo S.Vincenzo, il quale presenta di banchine circa m.700, e che nell'Illustrazione vi figurano di banchine assegnate al molo militare m. 350, bene si può aggiungere a quest'ultima altra lunghezza da oltrepassare quella in quistione, ove il bisogno ne sorgesse, senza inconveniente per le rimanenti banchine destinate per i legni da Commercio.

Riepilogo de' risultamenti che presentano le tre precedenti tabelle.

Dalle considerazioni che seguono la prima tabella, comunque resti assodata la grande superiorità di effetto utile commerciale del porto a favore dell'Illustrazione grafica, pure a maggior chiarimento diciamo, che aggiungendo ai 71 legni, che possono fare operazioni, quelli indicati in numero preciso, e gli altri de' quali si è designati il solo sito, si oltrepasserebbe di molto il centinaio; come pure il num.° ivi indicato de' legni ormeggiabili in una sola antana lungo le banchine esterne, sarebbe di circa 142, che unito a quello interno di sopra detto di circa 40, formano in uno 182 legni, che aggiunti ai 390 tirati in colonna, fanno elevare la capacità del solo porto mercantile al n.° di 572; cioè un terzo di più del num.° indicato pel sig. Fiocca.

Più rilevanti eccedenze per soddisfare pienamente ai bisogni del commercio in generale presenta la 2.ª tabella; nella quale si supplisce largamente alle grandi omissioni che nel progetto Fiocca vedonsi, come è indicato nelle note.

Infatti i magazzini elevati su' moli dell'Illu-

strazione superano gli analoghi del progetto Fiocca sotto le medesime condizioni più del doppio; ossia di m. q. 231,932

Manca affatto l'idea di riunire in un solo edifizio, ed in opportuno sito come quello prescelto la Borsa mercantile e le Amministrazioni indicate, per la edificazione del quale sarebbe disadatto il suolo de' nuovi edifizì doganali proposti dal sig. Fiocca; nella Illustrazione pertanto si ha per intero disponibile una superficie edificabile di m. q. 5320

Nel progetto del sig. Fiocca non si tiene nessun conto de' bisogni speciali e separati del grande e piccolo cabotaggio, che dalla stessa tabella doganale da lui riportata a pag. 23 mostra essere eguale o superiore al commercio con l'estero. Si è supplito a questa omissione con una piazza terminata da una banchina di m. l. 915 per discarico, deposito, e movimento con minime spese, de'generi non soggetti a dazio, di m. q. . . . 82974

Simile omissione vedesi per l'importante servizio de' generi soggetti

a dazio di consumo, nazionali ed esteri, che egli lascia confuso con quello della gran dogana, al quale si è provveduto con un suolo di m. q. 11918

Di tettoie per eseguirvi al coverto le operazioni doganali vi è nell'Illustrazione una superficie maggiore di m. q. 1605

Il grande eccesso di superficie nella stazione delle vetture attinenti al movimento doganale, che presenta il progetto Fiocca, è stata dimostrata una inutile esuberanza di suolo sciupato di m. q. 5834

Mentre colla Illustrazione grafica si sono ottenute capacità incomparabilmente maggiori di quelle del progetto Fiocca, e si è ampiamente provveduto a bisogni che il sig. Fiocca ha del tutto obbliato, dall'altro canto si rileverà con sorpresa che lungi dall'esigere maggiore estensione e sviluppo di opere di arte, siffatti vantaggi si raggiungono con minor quantità di opere, e quindi con minore sacrificii di spese.

Infatti nel progetto Fiocca si co-

struiscono moli isolati di più di quelli dell'Illustrazione m. l. 729

Per banchine poi, o moli addossati a' terrapieni la Illustrazione presenta un'eccedenza sul progetto Fiocca di m. l. 320

Si avverta intanto essersi dimostrato nella nota (2) che siffatta superiore estensione si ottenga con spesa minore di quella occorrente nel progetto Fiocca.

Per lo sviluppo delle banchine acquee del porto mercantile vi è una eccedenza a favore dell'Illustrazione di m. l. 82

Per il porto militare però sembrerebbe esservi a favore del progetto Fiocca uno sviluppo maggiore di banchine di m. l. 247

Non per tanto si è pur dimostrato nella nota (3), come questa differenza si riduca a m. 12, e che potrebbe anche in maggior quantità esser soddisfatta dalla gran lunghezza che segue delle banchine sul nuovo molo S. Vincenzo.

Ma i risultamenti de'confronti più

interessanti fra le due distribuzioni, entrambi favorevoli a quella dell'Illustrazione sono

Per le banchine di ormeggio sommate insieme un' eccedenza di m. l. 961

E per quelle, sulle quali si può fare anche operazioni di scaricamento o caricamento un'eccedenza di m. l. 479

Dopo quanto si è sinora esposto con la logica inesorabile delle cifre, rimane inoppugnabilmente dimostrato quanto erasi di sopra accennato cioè, che pel merito della studiata distribuzione, mentre erasi ottenuto un'incomparabile ampliamento di ogni specie, si perveniva a tutto ciò non con un proporzionale aumento di spesa, ma invece con una notevolissima economia rispetto a quella, cui darebbero luogo le opere del progetto Fiocca.

Esaurita pertanto la giustificazione completa dell'applicazione fatta dell' articolo 1° del programma, passiamo a quella non meno importante dell'articolo 2°, — il quale sotto il punto di vista economico ed amministrativo è di non minor rilievo del primo.

Sul secondo articolo — Pria di passare a di-

mostrare come siasi provveduto alla prescrizione che la Commissione ha assegnata nel secondo articolo del suo programma, è mestieri fare avvertire come un porto non sia una di quelle opere, le quali risultano dalla riproduzione di tante parti simili,come ad esempio un edificio, ma che invece risulta da un insieme di tante parti diverse l'una dall'altra, ma l'una all'altra subordinata, e tutte concorrenti al medesimo scopo, il quale non può esser pienamente raggiunto,che quando tutte le parti si trovino assolutamente compiute — Egli è mestieri però di un grande lavorio di distribuzione per ottener che si possa profittare delle parti che si costruiscono a misura che la costruzione se n' esegue; ma non può certo sperarsi che nel solo primo stadio di costruzione possa ottenersi un porto assolutamente perfetto , perchè riunisca tutte le condizioni , che debbono contribùire a dargli piena sicurezza e tranquillità, e che valgano a garentirlo da' possibili interrimenti; siffatta meta invece verrà pienamente raggiunta nel secondo stadio , nel quale tutte le suindicate condizioni costituenti la perfezione di un porto saranno compiute, e non rimarrà che solo ad ampliare le opere per dare un più vasto campo alle operazioni del com-

mercio; ampliamento che, senza veruna urgenza, potrà realizzarsi a norma della manifestazione di nuovi bisogni.

Ora per raggiungere il primo stadio, di cui si è tenuto discorso, la Commissione crede, o signori, che debbasi incominciare dal prolungare il molo S. Vincenzo non per tutta la lunghezza segnata in pianta, ma fino a poco al di là della lettera A; immediatamente si dovrà provvedere al più gran bisogno del commercio, che è la edificazione del dock, e che oggi costituisce, può dirsi, l'anima di tutti i porti ne'centri commerciali; si potrà quindi prontamente procedere alla edificazione de' fabbricati sulle superficie fuori acqua de' due moli attuali, le quali offrono, come sopra è detto, una base solidissima; si potrà benanco costruire, la banchina dal lato di terra del dock, facendovi passare la linea di ferrovia, con ponte girevole sulla bocca del Mandracchio, ed eseguendo contemporaneamente tutti gli altri aggiustamenti segnati in pianta relativi all'apertura della nuova strada da sostituirsi al Piliero, ed alla nuova piazza nelle circostanze della dogana: la banchina che riseca il Mandracchio, e quella che circonda lo spazio F, con la seguente E E nel fondo del porto dovrà pure costruirsi. Contemporaneamente al pro-

lungamento del molo S. Vincenzo sarà messo mano al molo partente da terra verso levante, che potrà esser costruito per quella spessezza che esige la banchina murale, che dovrà sostener la scogliera, protraendolo per quanto più si potrà; mentre che coverto appena dal molo S. Vincenzo si potrà prolungare quello S. Gennaro, elevando sul suo estremo l'importante edificio H, al quale si accederà provvisoriamente con una strada risecata all'esterno degli edifici del dock elevati su lo spazio anzidetto de' due moli attuali. Con tali sole costruzioni si sarà ottenuto un porto che funzionerà perfettamente nell'interesse commerciale, e amministrativo, il quale darà un vasto aumento allo spazio tranquillo per la stazione de' legni, presenterà una salvaguardia assoluta contro i venti traversieri, sarà garentito da' gravi danni a' quali trovasi necessariamente esposto il porto attuale pel rigurgito proveniente dalla nuova scogliera, che si renderà sempre maggiore a seconda dell'ulteriore prolungamento di essa, ed offrirà finalmente quel tanto, che potrà bastare, per provvedere alle imminenti esigenze del commercio. Le opere però che man mano andran costruite fino a giungere a questo stadio, lasce-

ranno ancora in parte l'adito allo scirocco; ma a prescindere che questo vento nel nostro golfo non è nè lungamente dominante, nè molto potente, la sua azione sarà grandemente menomata dalla costruzione del molo dalla parte di levante, il quale impedirà che venga nel porto quella risacca tortuosa lungo il lido che oggi lo tormenta e interrisce, e che, mercè la sua inclinazione, darà il mezzo a molti legni di ormeggiarsi all' interno di esso, ove troveranno un'ampia zona assolutamente esente dallo scirocco, che, come è detto, solo parzialmente potrà avere ingresso.

In questa condizione però non si dovrà far sosta; se si è voluto farne una distinzione, ciò non ha avuto altro scopo che indicare come nel corso stesso della costruzione si potrà profittare delle opere già costruite, soggiacèndo a qualche tollerabile inconveniente, che riesce sempre inseparabile da siffatte opere in uno stadio di transizione.

Volendo di poi portar più innanzi la costruzione, ed entrare in un secondo e progressivo stadio, indicato nella tavola II, si potrà compire il prolungamento del molo S. Vincenzo;— portar fino al suo termine il molo dalla parte di Levante, e solo se l'esperienza dimostrerà

incomodo ai bastimenti ancorati , e alla banchina E l'increspamento delle acque prodotta dai venti di traversia nello spazio tra il molo S. Vincenzo ed il lido, potrà estendersi la costruzione del molo medesimo anche alla costruzione della parte esterna di quello a martello seguente, per la sola spessezza che esige la sua solidità;—chiudere il dock con la costruzione del molo G G G; — costruire i tre bacini da radobbo , e le banchine al piede delle scarpe delle scogliere; — e completare la costruzione degli edificii intorno al dock per ogni specie di depositi. Fatte queste costruzioni il porto, rispetto alle navi, sarà completo, in quanto che agli spazii precedenti si aggiungerà l'immenso e prezioso avamporto di salvamento , e si renderanno pienamente tranquille tutte le acque del suo bacino. Messo in tal condizione potrà solo aver bisogno di un più largo sviluppo di opere per provvedere a' bisogni commerciali; e per tanto ottenere non rimarrà che a costruire le banchine interne parallele alle già costrutte per allargare il molo di levante , per elevarvi gli edificii di deposito fuori dazio, e formare similmente il braccio ad esso normale, che dovrà separar le darsene.

Per tal modo l'industria della distribuzione ha fatto sì che colla illustrazione grafica rimanesse pienamente applicata la prescrizione contenuta nel secondo articolo del programma.

Sul terzo articolo — A dimostrare che la prescrizione contenuta in questo articolo sia pienamente soddisfatta, dovremmo quì ripetere, facendone applicazione, tutte le preziose considerazioni nautiche esposte distesamente dai Capitani mercantili nelle relazioni innanzi riportate; del che ci dispensiamo credendo cosa facile a chicchessia il rilevare come nelle diverse direzioni de' venti, anche i più fortunali di traversia, un legno con sicurezza possa manovrare per guadagnar l'avamporto.

Sul quarto articolo—La perfetta applicazione di questo articolo, che comprende in sè la parte principale nell'arduo problema del progetto di un porto è di tale importanza, che ha formato sempre l'oggetto di tutte le moltiplici disquisizioni di tante commissioni e di tanti autori, che nel periodo di molti anni portarono i loro studii su quello per un grande ampliamento del porto di Napoli; e se sinora i risultamenti delle dotte lucrubazioni di molti uomini di merito

eminente furono così contradittorie fra loro, da non render prudente appigliarsi con piena fiducia ad uno de'partiti proposti, ei sembra doversi attribuire al non essersi trattata la quistione amplamente ed esclusivamente nel campo pratico de'bisogni della marina mercantile, per la quale il porto deve servire,e che soddisfatti, nulla lasciano a desiderare per la militare. A tale oggetto la Commissione, concordemente alle opinioni di molti fra' valentuomini marini e tecnici, che l' han preceduta in tale disamina, ha stabilito come canone indeclinabile doversi col prolungamento del molo S. Vincenzo garentire dal settore de'venti di traversia il porto, stabilendo pure dover provvedere alle acconce sue distribuzioni interne, mercè un conveniente prolungamento del molo S. Gennaro. Ma non a tanto si limita la prescrizione del programma; — la risacca in un porto è difetto di tanta gravità, da non far quasi meritare questo nome a quello, in cui la sua azione spesso si fa sentire; e troppo sovente ciò avviene in quello di Napoli; nè coi varì progetti finora proposti sarebbe al tutto eliminata.

Nella disposizione però de'moli per tanto ottenere non devesi perder di mira d' impedire che le torbide zappate sul lido e nel basso fon-

do del mare dall'azione de' venti inclinati verso il porto, vengano a rialzarne il fondo, in modo da obbligare alla cura e spesa non interrotta de' cavamenti, coi quali mai si giunge a spazzare interamente e regolarmente i depositi come si farebbe fuori acqua — Il prolungamento del molo S. Vincenzo dovendo servir d' antemurale per covrire l' intero bacino del porto in tutte le sue parti, è stato indispensabile che fosse di m. 1220 circa dalla punta dell'esistente, per due forti motivi.

Il 1° perchè il suo estremo chiuda per mezzogiorno quarto a libeccio l'estremo della scogliera distante dal lido m. 480, (e che sperasi non sarà ulteriormente protratta): a fine che i venti più molesti che si accostano successivamente al libeccio, cadendo fuori della scogliera ed inclinati sul lido, operassero, anche con l'aiuto del rimbalzo delle onde dal lato esterno della scogliera stessa, quella salutare corrosione e trasporto verso levante de' materiali del lido, il quale, per la preponderanza de' venti del terzo quadrante per intensità e durata su quelli del secondo, sarebbe nettato da' materiali ivi depositati ed accumulati nel tempo del predominio di questi ultimi, che li dirigono verso Napoli.

Il secondo motivo poi più imponente del primo sotto le due vedute della tranquillità dell'avamporto, e della risacca interna prodotta dallo scirocco, giustifica la necessità di covrire dai detti venti e dal grosso mare che li accompagna il bacino che distendesi dalla cennata scogliera lungo la seguente spiaggia verso Napoli, per evitare i terribili rigurgiti che renderebbero pericoloso l'avamporto, come la triste esperienza dello scorso inverno ce ne dà certezza; e nel tempo stesso per far cadere a significante distanza dell'estremo del molo normale al lido la direzione dello scirocco, che scappa dalla punta del molo esterno, a fine di rimanere in perfetta calma l'intero porto mercantile e militare.

A tale prezioso vantaggio se ne aggiunge un altro, qual'è quello, che quando lo scirocco con forza batte il fianco esterno del molo sudetto, formando con esso un angolo molto ottuso rivolto verso la spiaggia, che gli resta a levante, crea una contro-corrente molto energica, la quale, mordendo la spiaggia in direzione da ponente a levante, purga e riporta verso la bocca del porto al piede della scogliera i depositi, che avessero potuto lentamente accumularsi presso l'origine del detto

molo coi venti di mezzogiorno scirocco, o anche mezzogiorno , i quali per stretta zona arrivavano su d'una parte della spiaggia dell'avamporto, da dove, occorrendo, senza imbarazzo potranno esser tolti da un cavafango. Ed è per rendere più potente l'azione dell' indicata contro-corrente del mare di scirocco , che vedesi segnato il piede del molo in arco di cerchio, che incide col suo estremo più facilmente la spiaggia, costruendolo a parete verticale dalla profondità di piedi 14 sino ad incastrarsi nel lido. E finalmente è qui opportuno far parola come siasi riusciti a trar partito utilissimo de' m. 400 circa di scogliera costruita, chiudendone l' intervallo sino al lido di metri 80.

Richiamando alla mente le considerazioni esposte dalla Commissione nella tornata del 5 giugno, circa le cause che solo determinano le corrosioni o gl'interrimenti lungo le spiagge del littorale di Napoli dal porto attuale verso levante, si ha che a misura che si rende maggiore la parte del lido coverta dall'azione de' venti di traversia repulsiva verso levante de'depositi, che da'venti del secondo quadrante siansi trascinati verso Napoli, questi depositi debbono accumularvisi, assoggettando il porto al gravissimo in-

conveniente della spesa e dell' imbarazzo di un espurgo perenne per mantenervi le profondità che gli sono indispensabili: imperciocchè tali depositi non sarebbero più esposti alla preponderante azione de'detti venti del terzo quadrante, che li respingevano successivamente verso levante. Ma quando la scogliera da ultimo costrutta, innestata al lido, arresterebbe a modo di pennello dal lato esterno tutte le dette torbide prodotte dai venti del secondo quadrante, che solo per una non larga zona lungo il lido camminano, e le lascerebbe ivi esposte alla libera azione di quelli del terzo quadrante, il porto intero in tutti i suoi più reconditi comportementi rimarrebbe affatto illeso da qualunque interrimento: condizione questa tanto più preziosa, per quanto in pochissimi porti si verifica. E poichè l'annua non lieve spesa de' cavamenti rappresenta un imponente capitale, che devesi associare a quello di prima costruzione, lo importo del progetto di un porto che vada esente da cavamenti è incomparabilmente meno gravoso per l'Erario Nazionale.

Prima di chiudere la giustificazione del presente articolo relativo alla situazione de' moli di difesa, crediamo opportuno far presente, che solo per amor di economia rispetto alla lunghez-

za e profondità siasi diretto il prolungamento del molo S. Vincenzo, come vedesi, per la direzione di levante mezza quarta a Greco; riputando sufficiente la bocca d'entrata nell'avamporto di m. 487 già maggiore di quello di Fiocca; ma ove poi con saggio criterio governativo di pubblico interesse non si credesse aver riguardo alla discreta spesa maggiore, per migliorare grandemente le condizioni d' un opera, che non può dopo fatta correggersi, potrebbesi adottare la direzione del prolungamento sudetto a direttura per levante; e per conservarsi sempre la battuta dello scirocco contro il molo interno che parte da terra, come vedesi in pianta, si avrebbe una lunghezza maggiore di prolungamento di m. 127, con piccolo aumento di profondità, che gradatamente sparisce nel resto della lunghezza. Con lieve spostamento del molo si otterebbe pure il significante vantaggio di aumentare la bocca d' ingresso sino a m. 610, vantaggio che specialmente nello interesse della Marina militare è molto da valutarsi pel facile ingresso di una flotta.

Sul quinto articolo — Ponendosi sott'occhio la tavola 1ª, nella quale son segnate le dire-

zioni de' diversi venti di traversia, vedesi che il libeccio è il meno favorevole all' entrata dei legni; non per tanto alla grandiosa superficie dell'avamporto, che misurato sino al limite naturale della bocca del porto, offre nella ipotesi più ristretta una superficie di circa 16 gomegene quadrate, si aggiunge col vento suddetto un' altra larga zona triangolare di mare calmo, per modo che un bastimento manovrando in un vasto spazio di mare senza cavalloni e solo increspato dal vento che scavalca il muro di riparo del molo esterno, può con una o due bordate trovarsi nel seguente avamporto di movimento, per imboccare nell' interno del porto mercantile; o pure con più brevi bordate entrare in quello militare, ove non trovasse più acconcio ormeggiarsi provvisoriamente dietro il molo esterno, per attendere che il vento di libeccio girasse piú verso mezzogiorno per entrarvi con facilità direttamente. —

Questa preziosa condizione di poter manovrar sotto vela in un mare privo del tormento de' marosi, si rende poi inestimabile in tempo di notte, tanto per quei legni che han sofferto avarie, quanto pe' molti altri che venissero a prendere il porto per salvamento; attesochè oltrepassata la bocca del porto, potrebbero get-

tar l'ancora ovunque nell'avamporto, ed esser sicuri da qualunque danno: il mattino poi andrebbero ad ormeggiarsi nel posto loro assegnato lungo la seconda metà del molo esterno che covre l'avamporto, onde attendere colà la bonaccia per riprendere il loro viaggio.

Per tutte siffatte circostanze il porto di Napoli andrebbe annoverato fra i pochissimi, che alle larghe proporzioni di comodità commerciali, riunisca con tanta agevolezza e latitudine, quella d'un porto di rifugio per l'immenso numero di bastimenti d'ogni bandiera, che da' porti di ponente per lo stretto di Messina esercitano l'alterno traffico con gli scali di levante: imperciocchè esso sarebbe situato quasi a mezza strada dallo stretto medesimo, mentre ora in questo lungo tragitto, la Navigazione non ne ha, e non ne potrà avere alcuno sottovento, che sia più prossimo e più opportuno di quello di Napoli, che poco li devierebbe dalla loro rotta. E se a questi vantaggi nautici si aggiungono le attrattive di una gran Città con le risorse e comodità di ogni maniera, per approvigionamento e riparazione di navigli, con spese più miti, tanto pel prezzo de' materiali, che della manodopera, è certo che quello di Napoli salirà in tanta fama da superare tutti gli

altri fra i più rinomati del Mediterraneo sotto un tal riguardo.

Sul sesto articolo — Senza qui ripetere tutte le gravi considerazioni amplamente sviluppate e praticamente dimostrate nelle relazioni nautiche de' signori Cacace e Maresca, discusse e fatte proprie dalla intera Commissione nel verbale del 1° Giugno, basta uno sguardo alla pianta per vedere come non solo le opere da terra abbiano principio da circa m. 700 al di dentro della punta del molo esterno lasciando il vasto avamporto descritto, ma che le acque di questo anche nel lieve increspamento che i venti fortunali di traversia vi potessero produrre presso il lido, andandosi a spianare su la spiaggia, sono affatto prive del benchè menomo rigurgito o risacca; e che la scogliera ora costrutta quasi normalmente da terra in direzione della punta del molo S. Vincenzo e con poca convessità all'esterno, riceve i marosi de' venti di traversia d'infilata, i quali radente la piccola curvatura, vanno a spianarsi sulla spiaggia esterna dell'avamporto, rivolgendo la loro azione verso levante. Cosicchè non essendovi opere da terra allo scoverto del molo esterno, contro le quali

l'urto ed il recesso delle grosse ondate giustificherebbero quanto si è affermato tanto da marini membri della nostra Commissione, quanto dal chiarissimo Contrammiraglio Longo membro di quella di Genova del **1861** (1), e l'importante precetto del programma trovasi sodisfatto.

Sul settimo art. — È tale l'ampiezza e la disposizione data al grande avamporto, ed è tale la larghezza della sua bocca, che uno sguardo alla pianta ci dispensa da qualunque altra dimostrazione sulla possibilità dell'uscita a vela dal medesimo.

(1) A p. 52 della pubblicazione a stampa delle tornate della Commissione di Genova leggesi quanto segue:

« Il prefato Contrammiraglio riconosce nel prolugamento del « molo militare eseguitosi negli ultimi anni, un'aumentato spa« zio di calma presso l'Immacolatella; non dubita de' risultati « che si otterrebbero col prolungamento, quale fu ideato dal« l'Ispettore Parodi; però egli dichiara non potersi accostare al« l'avviso del medesimo, e ciò per ragioni nautiche, non aven« do il suo avamporto abbastanza estensione, ed essendo sog« getto alla risacca lungo il sopraccennato molo ». (Nella sopra indicata disposizione de' moli presentata dal sig. Ispettor Parodi, rimpetto al prolungamento del molo militare S. Vincenzo eravi l'altro procedente da Levante parallelo al medesimo, contro la parte esterna del quale infrangendosi il mare libero, sarebbe stato causa della forte temuta risacca di cui si parla, tanto nello ingresso, che nell'avamporto).

Sull'ottavo articolo—La descrizione che precede la presente giustificazione dà chiara idea della distribuzione fatta;—ora ne esporremo le ragioni che dimostrano come essa soddisfi pienamente ai precetti del programma, dettati nello scopo importantissimo di rendere le diverse località del porto indipendenti fra loro per sito e per l'esercizio di speciali servizì, da eseguirsi con la massima economia nelle spese di discarico e movimento; la qual cosa formando uno de' principali pregi d' un porto Commerciale , ove fosse negletta, produrrebbe spese a pura perdita negli utili sulla totalità delle merci, fra le quali più ne sarebbero colpite quelle che ad un peso specifico maggiore risponda un basso prezzo venale (1).

Principiando adunque dal dock diciamo, che nel suo bacino chiuso, ove si riuniscono tutte le merci estere soggette a dazio, sia che si depositassero in franchigia col dritto di riespor-

(1) A miglior chiarimento della sopra esposta idea diciamo , che le spese di facchinaggio e movimento essendo presso a poco costanti per una tonnellata di qualunque merce, avviene,che mentre per quelle di gran valore queste spese , rappresentando una tenue frazione di esso, poco risentano gli effetti d'un' aumento nelle prime, per quelle poi di basso prezzo, che sono la maggior parte, il rapporto delle spese al prezzo essendo molto maggiore, ogni aumento di esse riesce sensibile e nocivo. Laon-

tarle, sia che che fossero destinate a sdoganarsi in Napoli, non che le altre nazionali da esportarsi soggette a dazio, gl'interessi del pubblico erario, in quanto all'esattezza della percezione, troverebbero la maggior garentia possibile nella concentrazione del servizio di sorveglianza, limitata ad un recinto separato, destinato per le sole operazioni doganali soggette alle medesime norme.

La scelta dell'attuale porto di Napoli per ridurlo atto a tal'uso, conservandone quasi l'intera capacità e le solide banchine interne lungo i suoi due moli principali, è una idea sorta la prima volta, che merita ogni considerazione sotto molti rapporti. Infatti l'avvalersi di uno ampio bacino acqueo esistente, il solo possibile attiguo alla gran dogana, intorno al quale si hanno già fuori acqua i grandiosi suoli edificatorii de' due larghissimi bracci de' moli esistenti, offre l'incomparabile vantaggio di po-

de non bisogna trattar leggermente e come cosa indifferente il far funzionare in un sito piuttosto che in un'altro un dato servizio commerciale; imperciocchè la massa totale di questa eccedenza di spese che graverebbe il tonnellaggio rappresentante l'intero movimento di un'anno, sommerebbe grossa cifra, che capitalizzata, sarebbe tale da imporne, in modo da non fare indietreggiare innanzi a sacrifizi di spesa, o di qualunque altro genere.

tersi procedere immediatamente alla costruzione degli ampii magazzini del dock, che sarebbero ingranditi successivamente con la discreta spesa della banchina esterna precedentemente descritta, raggiungendo così le vaste proporzioni segnate in pianta. Chè ove i magazzini del dock si volessero far sorgere su moli egualmente larghi da emergere dal mare in significanti altezze di acque necessarie ai bastimenti nel bacino che racchiudono, (come in tutti i progetti conosciuti vedesi proposto), molti anni ne dovrebbero scorrere per eseguire cotali costruzioni, che debbon'essere a pareti murali; — ed altro non breve tempo per lasciarle assodare, in modo da poter reggere al peso enorme degli edificii e delle merci che questi debbono contenere ne' loro diversi piani: d'altra parte l'importo della loro costruzione dentro acqua esigerebbe un capitale talmente vistoso, da far di molto aumenre la tariffa della Compagnia Concessionaria del dock. Nè a questo aumento solamente dovrebbe soggiacere il Commercio; dal perchè in qualunque altro sito, niuno escluso, il trasporto in qualunque modo eseguito da' magazzini alla dogana essendo sempre maggiore, sa-

rebbe un novello aggravio di spesa per esso;— a meno che non si abbandonassero gli attuali edificii doganali, e se ne edificassero de' nuovi attigui al dock, con le stesse difficoltà e con forti ed inutili spese di costruzione. I magazzini poi per generi esteri e nazionali non soggetti a dazio, che si consegnerebbero in deposito alla Compagnia per riceverne il *Warrant* commerciabile, potrebbero senz'alcuno inconveniente esser provvisoriamente quelli elevati lungo il molo G.G.G. e parte di quelli seguenti del grandioso edificio I, i quali, sia per mezzo della ferrovia indipendente dalla dogana lungo i moli suddetti, sia per la strada ordinaria, potrebbero avere un libero movimento; — e ciò sino a che il grande incremento del commercio non imponesse di portare successivamente alla intera larghezza i moli B. B. C. da principio costruiti per sola difesa marittima, ed innalzare su di essi a mano a mano i magazzini nel modo che vedesi disegnato nella pianta del progetto definitivo, costruendo in fine anche il molo DD co' suoi magazzini e ferrovie ivi indicati. È da rimarcarsi altresì con quanta semplicità e brevità le merci da sdaziarsi si possano per ferrovie diverse portare, tanto per l'in-

terno della dogana, quanto nelle piazze coverte a tettoie intorno ad essa, e di quella alle spalle del Mandracchio, senza imbarazzarsi reciprocamente; come pure, giusta la prescrizione del programma, quelle destinate per Napoli, che dovessero provvisoriamente depositarsi in magazzino per non potersi durante il discarico trasportarsi sotto le tettoie per subirvi le operazioni doganali, sono quelle che con più breve tragitto vi sarebbero man mano portate dagli edificî contigui al Piliero.

Rispetto alla opportunità di situare immediatamente dopo il sito sinora descritto, quello per la riscossione del dazio di consumo, comunque esso sia dal primo materialmente separato dalla pubblica strada che conduce sino ai bacini da raddobbo, facciamo in primo luogo rilevare, che l'esercizio di questa diversa percezione, per effetto della vigilanza che esige, formi uua zona esterna di garentia per quella erariale; — e secondariamente, che per la estenzione dello spazio che pel suo vasto movimento occorre, e per eseguire in luogo appartato l'approdo de' numerosi suoi piccoli legni, si profitterebbe dello spazio risecato dal Mandracchio, e di quello della strada dell'Im-

macolatella, con sufficiente corredo di banchine di discarico.

La utilità dell' esteso terrapieno terminato dalla lunga banchina di discarico, non ha bisogno di giustificazione, dopo la semplice enumerazione delle diverse sue destinazioni fattane nella descrizione generale; e chiunque non voglia mostrarsi ignaro della vastità di que' svariati commerci, e dell'urgente bisogno di provvedervi con separati e proporzionati spazii successivi, dovrà convenire della opportunità del sito scelto, e della facilità ed economia nelle operazioni marittime e terrestri. Laonde la omissione di tale estesa località nel progetto Fiocca, risulta perciò tanto più censurabile, per quanto che predominato dall' idea della creazione d'un nuovo quartiere, che potrebbe formare oggetto d'interessi assai diversi da quelli del porto, comprende lo spazio suddetto in quello molto maggiore da lui guadagnato sul mare per la formazione de' novelli fabbricati.

Sul nono articolo — Le prescrizioni di questo articolo non han bisogno di giustificazione, per essere una incontestabile necessità navale

e tecnica: che anzi ogni leale ed intelligente costruttore non la potrà limitare ai soli otto metri pei moli eretti in profondità maggiori, che dovranno sostenere l'enorme peso de'grandiosi edifici a più piani, e delle merci che in essi si riporranno. Solo nel molo di riparo esterno, ossia nel prolungamento del molo S. Vincenzo, sul quale niuno edificio di tal genere va costruito, e distendesi in considerevoli profondità, la banchina dal lato interno potrà elevarsi su d'un restaglio della scogliera, rimasta a otto metri sotto il livello delle acque magre, secondo è prescritto; la quale altezza credesi doverla aumentare prudentemente a metri nove, invece degli otto e mezzo proposti nel progetto della Commissione di Genova, ritenuto nello estimativo di esso da ultimo fatto in Napoli; attesocchè quella banchina deve offrire anche a' grandi Vascelli di linea di ormeggiarvisi a non grande distanza.

Un'altra avvertenza pure va fatta relativa alle banchine, ed è che i moli isolati essendo larghi m. 60 saran contenuti fra due banchine o moli paralleli, fra i quali la massa totale del molo potrà più economicamente comporsi; locchè dà il prezioso vantaggio di costruire da

principio solo quello dal lato che deve unicamente funzionare nell'interesse nautico.

Sul 10° articolo — Il luogo scelto pe' bacini ci è sembrato assai conveniente, essendo essi delle comodità redditizie, di cui non solo la marina mercantile, ma anche la militare deve aver l' agio d' avvalersi. Epperò si è reputato opportunissimo il sito appartato limitrofo alle località de' due porti mercantili e militare, il quale senza esser d' inciampo ai movimenti che han luogo in ciascuno, offre facile il mezzo di accedervi da entrambi i porti con materiali di ogni genere. La loro porta a battello è rivolta a ponente, dal quale il prossimo lido la garentisce dalle più piccole agitazioni. L'aia alle loro spalle è sufficientissima pel lavorio de' pezzi di ricambio, e se vedesi a sbieco, ciò è stato imposto dal dover lasciare più campo libero alla bocca del porto mercantile, per l'entrata e l'uscita de' legni: —del resto nell'opera d'un porto è la comodità, e non l'euritmia che va dimandata. Finalmente l' edificio che ivi vedesi indicato, potrà contenere le trombe di esaurimento, — le forge per riparazione delle parti in ferro e per le minutenze, — le officine di Carpentieri,— i magazzini per depositi diversi,

che si potranno estendere ne' piani superiori, con tutte le altre attinenze più nobili pel personale amministrativo e tecnico.

Per gli scali poi per costruzione o per alaggio non accorre altro dire, attesocchè nel descriverli se n'è giustificata abbastanza la convenienza della loro situazione.

Sull'11° articolo— Basta quanto è detto nella descrizione.

Sul 12° articolo—Idem Idem. La parte conservata sarebbe approfondita a m. 4. Nel 1852 essa, per sola economia, fu portata a poco più di m. 3.

Sul 13° 14° e 15° articolo — Veggasi quanto si è detto nella descrizione generale.

Solo rispetto alle ferrovie occorre avvertire, che esse saran servite da cavalli per tutto l'interno del porto, ceme da per tutto si pratica; e che volendosi adoperare la Locomotiva, essa potrà principiare a funzionare dopo il piede del molo di Levante, ove coi carri che giungono dalle diverse provvenienze del porto si comporranno i treni da trasportasi alla stazione centrale.

Sul 16° articolo—Tutta la strada Marinella, in continuazione di quella che in linea retta si aprirebbe dall'estremo de' casamenti a fianco l'antico edificio della Posta sino all' incontro della nuova piazza della dogana, ed in continuazione del rettifilo esistente nell'attuale strada Marinella, dalla Chiesa di Portosalvo sino innanzi la porta del Caputo, conserverebbe per tutta la rimanente sua lunghezza l'uniforme larghezza di m. 16 assegnata al descritto rettifilo, la quale per varie porzioni già la possiede; rimanendo così per la soppressione dell'attuale tortuoso giro per la strada Piliero e per l'Immacolatella, abbreviata la sua lunghezza di m. 131.

Questa arteria principalissima della Città di Napoli, che traversa i fabbricati quasi non interrotti delle suburbane Città procedenti da Napoli lungo il littorale del golfo, e che conduce verso Salerno e le Calabrie, rimarrà con la distribuzione fatta in separate località per l'esercizio di tutti gl'immensi traffichi commerciali attinenti al movimento del porto, sgombra affatto dagl' imbarazzi di materiali e carretti fermati per caricarli, che attualmente ne impediscono spesso il libero transito.

La irregolarità degli allineamenti successi-

vamente rettilinei degli edificî che la costeggiano da un sol lato, interpolati da varî larghi difformi, potrebbonsi con facilità e vantaggio farli scomparire, adottando gli allineamenti segnati in pianta a rosso, dai quali risulterebbero non brevi zone di suoli edificatorii di gran valore, e solo piccoli ritagli di qualche parte sporgente. Le grandi ed elevate masse de' casamenti esistenti, fra le quali la maggior parte, essendo state costruite nel presento secolo, hanno proporzioni che non sono nè meschine, nè insuscettibili di un positivo miglioramento, potrebbero subire una riduzione, ed una decorazione corrispondente a quella decentemente aggiustata de' nuovi fabbricati; e ciò con grandissimo vantaggio delle proprietà istesse; come si verificò per la strada Piliero eseguita dal chiarissimo Architetto Cav. Stefano Gasse; il quale comunque non avesse potuto avvantaggiarsi della costruzione di nuovi edfiicì su suoli sgombri, pure pe' giudiziosi miglioramenti arrecati alle tante informi abitazioni antiche ivi esistenti, poco o nulla fe' costarli al Governo, che assumeva la spesa di quelle riduzioni.

Ma non si arresterebbero qui i miglioramenti della strada Marinella; conciosiacchè una volta così rettificata, importanti regolari comu-

nicazioni da essa partirebbero verso l'interno degli attigui quartieri,sia allargando le attuali, sia aprendone delle nuove di maggiore interesse, che dall'interno della Città discendessero al mare: della qual cosa il Municipio si affretterebbe a studiarne la preferenza, le dimensioni, e l'esecuzione, per innestarle opportunamente al piano generale di tutte quelle altre primarie e secondarie strade, che dovranno ringiovanire gl'insalubri ed ammassati casamenti dell'antico Napoli. Sulla pianta pertanto vedesi con linee punteggiate in rosso accennate talune di siffatte strade, che ci son sembrate essenziali e di facile esecuzione; fra le quali la prima è indubitatamente quella brevissima da aprirsi, anche di m. 16 di larghezza, in prolungamento dell'asse della vasta e ben disegnata piazza del gran mercato di Napoli; per la quale, se al taglio de' luridi ed agglomerati fabbricati che intercedono tra la piazza suddetta e la strada Marinella, si aggiungesse (come è pur troppo riconosciuto indispensabile), il dritto dell'espropria e demolizione di due competenti zone laterali de'fabbricati vecchi di simile condizione, per sostituirsi da nuovi con spaziosi appartamenti, e con ampii magazzini d'ogni genere, siam certi che non una, ma più compagnie

Concessionarie , si farebbero concorrenza per assumerne la pronta esecuzione a molto discrete condizioni , che spetterebbe alla saggezza del Municipio regolare : attesocchè per la costruzione de'soli magazzini nel centro del commercio marittimo e delle ferrovie , la compagnia ne ricaverebbe un reddito vistosissimo.

Altra rettificazione pure importante sarebbe quella segnata in pianta del prolungamento del corso Garibaldi provveniente dalla stazione delle ferrovie. Siffatto prolungamento , che quasi normalmente incontrerebbe la strada Marinella, sventrerebbe l'inutile bastione del Castello del Carmine, che con la sua ferale presenza ricorda tuttavia quando era,non ha guari,gremito di cannoni puntati contro questo popolo per frenarne i generosi impulsi, ne'nefasti tempi d'un passato, che l'indignazione d'ogni cuor cittadino vuol veder condannato al disprezzo dell'obblio. Ed a questa cittadina aspirazione, alla quale già vedesi data una iniziativa dal prestantissimo Sindaco di Napoli nell' abbattimento eseguito di parte dell'Orecchione verso il Nord, sperasi con certezza vedere ancor data soddisfazione con generosa e disinteressata accoglienza da parte del Governo. Quali e quanto estesi sarebbero i suoli edificabili, e di quale

altissimo frutto sarebbero capaci, per l'immensa importanza ed amenità del sito, non è a discorrerne: bastando rilevarlo anche semplicemente sulla pianta.

Dopo che la costruzione de' molti nuovi edifizi e la riduzione degli antichi, darebbero a questo delizioso lembo marittimo di Napoli l'impronta della civiltà, progresso, e vitalità d'una Città di mezzo milione d'Italiani; —dopo che una grande strada calzerebbe il piede di quei fabbricati, che con allineamenti successivi seguirebbero piacevolmente la dolce inflessione del lido del mare; colui che entrerebbe per questa strada in Città, troverebbe innanzi a se una scena di bellezze naturali, e di attività sociali unite insieme, che non avrebbe l'eguale al mondo, e che da niuna altra parte della stessa Città di Napoli potrebbe essere eguagliata. Infatti, a destra gli si offrirebbe una serie continuata di ben formati edificii di varia importanza e destinazione, interrotti di tratto in tratto da principali nuove comunicazioni verso le più importanti parti interne della Città, con uno sterminato corredo di botteghe d'ogni genere, magazzini, sale da Caffè, Ristoratori, Alberghi, e quant'altro accorra al ben vivere sociale; le quali cose per la incur-

vatura poligona della strada, si mostrerebbero in iscorcio molto prima di giungervi. Sul manco lato poi si avrebbe l'osservatore la libera ed amena vista del golfo, e de' successivi compartimenti del nuovo porto, animati dall' immenso numero di bastimenti angorati ed a vela, frammezzati ai grandiosi edifizii de' magazzini innalzati in mezzo al mare: e più dappresso, lungo il lido, un Cantiere con le imponenti moli di Navi in riparazione o in costruzione; indi i depositi di tanti materiali diversi, ed un movimento attivissimo di tutto il commercio fuori dazio; in fine una linea di ferrovia che col suo alterno movimento renderebbe ancor più animato e variato lo spettacolo; —il quale si rende tanto più soddisfacente ed ammirevole, inquantocchè esso rappresentasi su d'uno spazio indipendente dalla strada, che mercè un parapetto sormontato da semplice ed elegante inferriata, come la presente del Piliero, con competente illuminazione a gas, la rimarrebbe libera da qualunque accidente ed imbarazzo. Chè se nell' emozione di sì imponente spettacolo s' innalzi per poco lo sguardo, compirà la scena incantevole l'aspetto vaghissimo del poggio di S. Martino coi suoi fabbricati monumentali, ed altre parti attinenti della città.

Or se tale e tanta sarebbe la impressione sull'animo del viandante, quale non sarà poi dall'alto di qualunque verone di ogni edificio lungo questa strada?— Con quella esposizione meridionale sul golfo di Napoli, — con quel Panorama a vista d'uccello delle cose descritte, dovrà convenirsi, che ben ci apponevamo poco fa, nel dichiarare, che dopo eseguite le proposte cose, la contrada Marinella diverrebbe per la sua specialità superiore ai più belli e ricercati quartieri della Città di Napoli.

Sul 17° articolo — Nella descrizione dell'applicazione grafica fatta de' precetti contenuti nel progamma della Commissione, non si è potuto accennare il modo pratico di dare esecuzione al sopra indicato articolo, relativo alla eliminazione degli sbocchi delle cloache esistenti, tanto ne' porti attuali militari e mercantili, quanto lungo il lido del bacino del nuovo porto, applicando le norme in esso prescritte. Ma ognun vede che anche la indicazione grafica più sommaria sarebbe stata azzardata, quando essa non fosse poggiata su la conoscenza pratica della rete di canalizzazione sotterranea con l'attuale suo livello, qualora questo non fosse determinato da piano

di radicale riforma, tanto reclamata dalla pubblica igiene; nè per essa è a dubitarsi che il Municipio non ne formerà a preferenza oggetto delle sue cure, fra i tanti miglioramenti ai quali attende per la città di Napoli. Questo piano però esige studii assai serii ed approfonditi, facendo tesoro di quanto di meglio trovasi fatto allo straniero con felice successo, e tenendone conto per quanto lo consentano le nostre topografiche condizioni. E poichè siffatti studii e la loro attuazione esigeranno non pochi anni, è necessità non impegnarsi in un sistema generale di opere, ma limitarsi a provvedere solamente perchè le acque ne' bacini più tranquilli del porto non fossero alterate dalle materie luride delle cloache che ora vi sboccano. Il più essenziale di questi bacini è certamente quello destinato al dock chiuso, nel quale dalla strada Piliero discendono undici parziali condotti di non gran rilievo; epperò raccolti che saranno trasversalmente in un sol condotto, le torbide potranno rivolgersi, mercè l' azione della Tromba a Vapore con la iniezione dell'acqua di mare, nella prossima gran cloaca che sbocca a mare nel sito detto Beveriello al fondo del porto militare. Nè alcuno inconveniente aggiungerebbe questo nuovo influente

nella gran cloaca suddetta; attesocchè le sue torbide, che formano il bassofondo di quel lido, di cui non si fa niun uso, occorrendo, potrebbero esser nettate da un Cavafango da tempo in tempo. Qualora poi si volessero tutte queste torbide recare al mare aperto, potrebbesi continuare l'accennato sistema, senza gravi difficoltà, convogliando l'intera cloaca presso una delle due punte del seno detto il Molesiglio.

Dopo assicurata così la nettezza e salubrità del dock, privandolo delle acque luride, sarebbe l'opera resa perfetta col rinfrescamento e rinnovazione periodica di uno strato superficiale di circa m. 1,50, rendendo sensibile l'azione della marea, mediante un competente numero di passaggi aperti a traverso i due moli Angioino e S. Gennaro della detta altezza, ricoperti da volte con la cima a fior d'acqua, di circa m. 5 di corda, ed intercettato ogni passaggio umano per essi, da duplici rastelli di barre di ferro verticali. La massima elevazione della marea, specialmente all'esterno del molo S. Gennaro, succedendo molto prima e per maggiore altezza che la insensibile nello interno del dock, produrrebbe la corrente salutare sopraccennata. Non pertanto è pure interessante provvedere alla deviazione delle altre cloache del-

lo intero bacino del porto interno, nel quale varie di maggior rilievo vi sboccano, a principiare da quella al termine della rampa dell'Immacolatella in poi.

Per esse adottando lo stesso sistema di deviazione e nettamento, potrebbe praticarsi anche con la massima facilità, dapprima sino alla origine del molo BB, e poi sino al mare largo, per quando si troverà necessario.

Sul 18° articolo — Tostocchè si è dimostrato essere base fondamentale d'ogni progetto il prolungamento del molo S. Vincenzo come difesa dai venti di traversia; ei sembra così evidente dover la sua esecuzione precedere ogni altro lavoro interno, specialmente per quelli con pareti murali; e sembra così da tutti riconosciuto l'immediato effetto utile del successivo suo prolungamento per l'aumento dell'aia calma del porto, che stimando una inutile ripetizione il riepilogarne le ragioni ce ne asteniamo. Non per tanto crediamo utile chiudere la presente giustificazione, con ricordare e far nostra la opinione espressa dal Chiarissimo Ispettor sig. Parodi a pag. 40 de'verbali relativi alle sedute della Commissione di Genova del 1861; cioè, che fra i vantaggi del prolun-

gamento del molo S. Vincenzo, importante era quello che esso « permetta di arrestare i la-« vori a qualunque punto essi si trovino, senza « incomodo del Commercio; e se per causa di « Guerra od altre cause imprevidibili, man-« cassero i fondi per la prosecuzione delle « opere; quelle che si trovassero già esegui-« te, presenterebbero già qualche grado di « utilità per migliorare le condizioni del por-« to attuale ». Al quale sperato vantaggio in pro del porto, dà grado di certezza l'esperienza precedente già fattane, e la opinione de' più sperimentati marini Napoletani, in capo ai quali va degnamente piazzato l'onorevole Contrammiraglio sig. Longo, la di cui opinione espressa a pag. 52 de' suddetti verbali, è stata precedentemente da noi riportata.

CONCHIUSIONE

Dopo un lungo e difficile cammino, la Commissione, o Signori, è giunta al termine del suo lavoro. La conseguenza più certa, che essa ha desunta dagli studì, a' quali si è consacrata, si è che nelle opere di tal natura importi meno il far presto, che il far bene —Vi son delle imprese, o Signori, alle quali la pru-

denza non permette di azzardarsi, senza che con piena maturità di consiglio siasi presa su di esse una risoluzione, sull' esattezza della quale si possa riposare con tranquilla coscienza; e nella costruzione di un porto a prescindere da' grandi interessi, che vi si connettono e da' grandi problemi, a' quali con essa conviene dar soluzione, son gravissimi ed esiziali i pericoli che si corrono, attesocchè gli errori sono irrimediabili;—una volta viziato il fondo del mare con costruzioni di cui in prosieguo si giudicasse la inconvenienza, bisognerebbe, o Signori, rinunziare, e per sempre, alla speranza di avere un buon porto; e certo verun rimprovero sarebbe più meritato dalla posterità, quanto quello di aver traditi sì grandi interessi, e di aver lasciate deluse tante generose speranze, che sulla costruzione di un porto a Napoli si son concepite. Egli è mestieri pertanto, o Signori, facciate intendere al Governo del Re questa penosa verità, che le tante discordanti opinioni finora emesse sul porto di Napoli non fanno che confermare; e gli manifestiate che mentre il Commercio e la Navigazione si dichiarono soddisfatti della generosa gara aperta fra gl'ingegni Italiani per compier tanta opera, si dolgono però di veder che si

persista in una idea, che la più parte de' giudizî emessi han sempre censurata, la costruzione cioè, cui si procede della scogliera dalla parte di levante; e che comunque da essa tutto si tema, e nulla si speri, pure siasi voluto preferirla ad altra opera che il consentimento, può dirsi, universale plaudirebbe pienamente, quale è il prolungamento del molo S. Vincenzo.

Le osservazioni, che la Commissione vi ha presentate partono, o Signori, e son figlie delle intime e dissinteressate convinzioni, che i suoi coscienziosi studî le hanno ispirate — Avvaloratele adunque colla efficacia della vostra voce, affinchè il Governo si persuada, che ogni cura maggiore da lui spesa nell' interesse di questa opera, secondando i voti della pubblica opinione, troverà un eco in ogni cuore, ed un soccorso in ogni braccio Italiano.

Letto alla Camera di Commercio ed arti di Napoli nella sua ordinaria tornata del 28 Luglio 1863.

Il Presid. della Commiss.
Firmato — FEDERICO BAUSAN

Il Segretario
Firmato — LUIGI CONTI

VERBALI

Delle tornate tenute dalla Commissione nominata
dalla Camera di Commercio,
ed incaricata di esaminare in merito
il progetto Fiocca pel porto
di Napoli.

L' anno milleottocentosessantatre , il dì diecissette di marzo alle ore 12 diurne nel locale della Camera di Commercio si è riunita la Commissione nominata dalla Camera stessa , composta dai signori Carlo Cacace, Gaetano Maresca , Giovanni Pangrati, e dai due Ingegneri del Corpo Reale del Genio civile signori Ispettore di 1. Classe cav. Bausan , ed Ingegnere Capo Lauria con lo incarico di esaminare in merito il progetto del porto di Napoli, presentato dal signor Fiocca , giusta la partecipazione fattane ai componenti la detta Commessione dal Presidente della Camera di Commercio ed Arti con sua nota dei 13 corrente n.° 185 , contenente pure l' invito di riunirsi nel presente giorno alle ore 12 del mattino.

Difatti trovatisi presenti all' ora indicata i suddetti membri della Commessione, il sig. Presidente della Camera dopo aver più ampiamente dimostrato l' importanza dell' incarico manifestato nella nota suddetta del 13 marzo, e dopo aver ricordato con gentili parole la fiducia che la Camera ripone nei lavori della Commessione, ha dato lettura della nota del sig. Prefetto della Provincia contenente l' invito del sig. Ministro dei Lavori Pubblici di esaminare in merito il progetto per la costruzione del nuovo porto di Napoli presentato dall' Ingegnere sig. Fiocca , che è del tenor seguente.

« Dal Ministro dei lavori Pubblici ho ricevuto una ministe-
« riale così concepita.

« Venne presentato a questo Ministero l'annesso progetto di
« porto per Napoli, con proposta di entrare in trattative pel suo
« eseguimento.

« Prima di aderire a tale proposta, il Ministero desidera di
« sentire in merito del progetto medesimo l'avviso del Munici-
« pio e della Camera di Commercio, nonchè della Commissione
« incaricata dell'esame dei lavori attualmente in corso presie-
« duta dal Capitano di Vascello cav. Rodriquez.

« A questo scopo lo scrivente pregiasi trasmettere alla S. V.
« Illustrissima il progetto medesimo in duplice copia, non cor-
« redato da alcun documento, pregandola di darne pronta co-
« municazione alla Camera di Commercio, ed alla Commessio-
« ne anzidetta, e farne passare contemporaneamente una delle
« copie al prefato Municipio, con invito a questo di operarne
« il deposito nelle sale comunali con apposito registro, che ri-
« marrà aperto per lo spazio di giorni 15 per le osservazioni
« dei privati, previo avviso al pubblico da promulgarsi median-
« te affissione nei luoghi e nei modi consueti.

« Le rimetto adunque il detto progetto acchiuso nell'annes-
« sa cartiera, e la prego occuparsi al più presto per la parte
« che la riguarda della esecuzione degl' incumbenti indicati dal
« Ministero, e favorirmene indi subito i riscontri.

« Le soggiungo inoltre che l'autore del progetto signor Fioc-
« ca è in via di pubblicare per le stampe altre tavole spiegati-
« ve del progetto stesso e le apposite memorie, ed intanto egli
« si è offerto fornire ad ogni invito di lei tutt' i chiarimenti e le
« notizie necessarie alla giusta interpetrazione del progetto sur-
« riferito, per lo che è pregata d' invitarlo, occorrendo, per
« sentire i di lui schiarimenti.

Presentando poscia alla Commessione il progetto anzidetto, consistente in una pianta in piccola scala della parte littorale della Città di Napoli, con l'indicazione delle opere di Arte che si propongono costruire per la formazione del cennato porto, senza alcun dettaglio spiegativo dei particolari del progetto nè

scritti, nè graficamente rappresentati, ha il sig. Presidente della Camera nel tempo stesso dato lettura di una lettera del sig. Fiocca, con la quale prega il sig. Presidente della Commessione di sospendere qualunque giudizio del progetto da esso lui presentato sino a che non abbia esibito in una memoria corredata di altre tavole di disegno la giustificazione del suo concetto, senza la quale egli medesimo riconosce la impossibilità da parte della Commessione di dare un adequato parere sul merito del di lui progetto con piena conoscenza di causa. Quale lettera è del tenor seguente.

« Napoli 17 marzo 1863, signor Presidente. Allorquando il « Ministro dei lavori Pubblici prese la nobile e giusta determi- « nazione di rimettere allo esame del Municipio e della Came- « ra di Commercio di Napoli un progetto da me presentato per « la costruzione del porto, si compiacque manifestarmi tale sua « idea, inculcandomi rendere agevole siffatto esame con appo- « site pubblicazioni che avessero pienamente chiarito e svilup- « pato il concetto artistico dello stesso progetto. Per secondare « il suo pensiero appena sono quì giunto reduce da Torino, mi « sono applicato a stendere una memoria, la di cui stampa è in « via di ultimarsi, di unita a diverse tavole illustrative del pro- « getto che avrò l'onore di rimettere a lei in sufficiente nume- « ro appena sarò in grado di farlo da oggi a qualche altro « giorno.

« Parendomi quasi impossibile di potersi esaminare il mio « progetto prima che si abbiano le memorie che sviluppano le « ragioni su cui si fonda, vengo a pregarla perchè si compiac- « cia far sospendere qualunque deliberazione fino a tanto che « le abbia fatto lo invio della memoria in parola.

« Gradisca, sig. Presidente, gli attestati della mia profonda « considerazione — Giustino Fiocca » —

Finalmente il sig. Presidente della Camera, mentre ha dichiarata istallata la sopradetta Commessione, ne ha nominato, com' è di uso, il Presidente provvisorio nella persona dell' Ispettore cav. Bausan, come più anziano e graduato, rimanendo allo arbitrio della Commessione medesima di procedere alla

nomina del Presidente definitivo di essa; ed ha messo sin da ora a disposizione della Commessione l'Ufiziale Vice-Segretario della Camera sig. Luigi Conti per far le funzioni di Segretario della Commessione: dopo di che si è ritirato, rimanendo la Commissione istallata nelle sue funzioni.

Pria di tuttoil Presidente provvisorio ha invitato tutt' i membri della Commissione alla nomina del Presidente definitivo a schede segrete; ma tutt' i membri suddetti han voluto all'unanimità confermato per di loro Presidente definitivo la persona stessa dell' Ispettore cav. Bausan, dapprima provvisoriamente nominato.

Ciò fatto il Presidente ha proposto alla Commissione di dichiarare se trova giuste le rimostranze del sig. Fiocca, e se intende annuire alla sua dimanda di postergare la discussione del suo progetto sino alla presentazione della promessa memoria giustificativa. E la Commissione medesima, riconoscendo che la idea di progetto rappresentata nell' unica pianta esibita è un elemento troppo sterile per pronunziare un adequato giudizio, ha all'unanimità convenuto essere indispensabile lo attendere la presentazione della memoria, dopo lo studio della quale principierà le sue discussioni. Epperò il Presidente ha dichiarato ai membri della Commissione che saranno a sua cura avvertiti pel giorno della novella riunione.

Non pertanto il sig. Presidente ha esposto alla Commessione essere suo divisamento che per procedere congruamente e con unità di vedute nello esame del progetto del sig. Fiocca, che deve soddisfare ad una quistione tanto complessa per le esigenze navali, commerciali, ed amministrative, nonchè per quelle Municipali e della Finanza dello Stato, sia indispensabile che preliminarmente fossero stabiliti in modo invariabile i principî di norma per ciascuna delle branche suddette, ponendone di accordo fra loro i bisogni in giuste proporzioni, in vista delle località e delle occorrenze presenti e future di questa grandiosa opera. Epperò riconoscendo nella Commessione rappresentati ponderosamente gli elementi della navigazione e del commercio, cioè per la prima nelle persone dei distinti Capitani

mercantili sig. Cacace e Maresca, e per la seconda nella persona dell' illuminato Negoziante signor Pangrati, li ha pregati che profittando del frattempo per la presentazione della memoria del signor Fiocca, vogliano in un ragionato rapporto presentare rispettivamente le loro idee alla Commessione per formolarsi dalla medesima in modo definitivo il criterio, secondo il quale il progetto di un gran porto commerciale per Napoli vada esaminato; non omettendo di verificare con novelli esatti scandagli lo stato attuale della profondità del mare nell' ambito delle opere proposte per confrontarle con quelle segnate sull' antica pianta di Noia, in quella del R. Officio Topografico del 1828, e con quelle riportate nel progetto della Commissione di Genova, che sono ritenute nel progetto del signor Fiocca.

Assodati così i principî ed i fatti locali che costituiscono l'indispensabile programma di ogni importante opera, l' applicazione artistica per essa sarà manodotta fra i giusti cancelli dell'economia e del bisognevole, senza vagare nel vasto campo di opere colossali superiori al bisogno, a cui deve provvedersi, ed alle risorse che una saggia Amministrazione non deve al certo sciupare.

I signori Cacace e Maresca accogliendo le proposizioni del Presidente, han promesso adempiere del loro meglio alla parte che li riguarda; ma il sig. Pangrati ha manifestato il desiderio di riserbarsi presentare le sue idee,ove ne sia uopo, per la parte commerciale, nello esame che si farà del progetto del signor Fiocca. Dopo di che il Presidente ha sciolto la Sessione alle ore 2 1/2 p. m., rimanendo in attenzione di novello avviso per la successiva riunione dopo la presentazione e studio della memoria giustificativa del progetto suddetto da parte del signor Fiocca — Firmati Giovanni Pangrati — Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — Luigi Conti Segretario.

L'anno milleottocentosessantatre il giorno primo giugno, ad ora una p. m. nel locale della Camera di Commercio, si è riu-

nita di nuovo la Commissione incaricata di esaminare il progetto del porto di Napoli, coll'intervento di tutt'i suoi componenti.

Si legge, e rimane approvato il processo verbale della precedente tornata.

In seguito i Signori Cacace e Maresca, ai quali nella sua precedente tornata la Commissione avea conferito l'incarico di presentar le loro osservazioni nautiche sul progetto Fiocca, avendole compilate in due distinte relazioni diversamente sviluppate, comunque nelle idee si accordassero e convenissero pienamente, ne danno lettura alla Commissione — E la Commissione dopo accurata e prolungata discussione, essendosi pienamente uniformata alle osservazioni dei detti suoi Componenti, ne fa proprie le conchiusioni, e dispone che le loro relazioni rimangano alligate al presente verbale (1).

Stando così le cose, e dovendosi, per l'ora avanzata, dar luogo ad altra Commissione, che dovea riunirsi nel medesimo locale, la Commissione si è sciolta, determinando di riunirsi novellamente venerdì cinque corrente ad ore undici a. m. in questo medesimo locale. — Firmati Giovanni Pangrati — Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan— Luigi Conti Segretario.

L'anno milleottocentosessantatre il giorno cinque Giugno, alle ore 10 a. m. nel locale della Camera di Commercio.

Per effetto dell'appuntamento presone nell'ultima riunione, si raccoglie novellamente la Commissione coll'intervento di tutti i suoi componenti.

Data lettura del verbale della precedente tornata rimane approvato.

Indi il Sig. Presidente, pria di proporre alla Commissione l'applicazione delle idee presentate dai Marini sui progetti in esame, la invita ad osservare i risultamenti degli scandagli messi sulla pianta, e le variazioni rilevate nel fondo e sul lido

(1) Le dette relazioni sono state inserite nel rapporto della Commissione — V. pag.39 di detto rapporto.

del mare, nonchè ad esaminare quale sia l'azione delle correnti sulla nostra spiaggia ; nozioni che debbono esser necessariamente premesse allo studio di qualsiasi progetto.

Dal confronto degli scandagli fatti eseguire dalla Commissione con quelli indicati dalla Commissione di Genova, e dal sig. Fiocca, non che con gli altri segnati su la carta dell'Officio Topografico del 1828 si è rilevato che tutte le altezze di essi nel bacino dalla piccola rada al lido sono in generale con poca diversità corrispondenti abbastanza fra loro: non così nella gran rada, ove le altezze delle ultime due epoche, quasicchè coincidenti, offrono con quelle notate nel 1828 delle differenze tali, che avuto riguardo alla discontinuità capricciosa fra quelle stesse del 1828, danno motivo di credere erronee queste ultime. Un solo e sensibilissimo divario in meno di circa 8 piedi esiste ora tra gli scandagli eseguiti dalla Commissione attuale, e quelli della Commissione di Genova nella bocca del Porto ; mentre nel rimanente della stessa linea di molto prolungata all'esterno del molo S. Gennaro, gli scandagli delle due Commissioni corrispondono con lievissime differenze fra loro.

Or mentre è da tutti rammentato che nel periodo di poco anteriore agli scandagli fatti dalla Commissione di Genova si fecero de' cavamenti nella bocca ed in varî punti del porto che giustificano le altezze rinvenute da quest'ultima Commissione, la gran differenza che si è ora rilevata fra tali scandagli e quelli da ultimo eseguiti, nella sola porzione di essa linea corrispondente alla bocca del porto dev'essere quasi per intero attribuita ad interrimenti prodotti da cause straordinarie ed accidentali ; imperocchè se dal 1859 al 1863, dovesse l'interrimento farsi dipendere da cause ordinarie permanenti ed inerenti al porto, seguendo le stesse proporzioni, avrebbe dovuto avvenire che pel decorso de' lunghi anni, nei quali niun cavamento si è mai praticato, il porto avrebbe dovuto trovarsi già interamente colmato.

La causa accidentale poi e violenta, cui può essere unicamente attribuito il colmamento suddetto, è appunto il rigurgito delle onde infrante sia direttamente, sia con angolo d'incidenza sul lato interno della scogliera intrapresa secondo le norme del pro-

getto della Commissione di Genova; tali onde riflettendosi sulla spiaggia con angolo ottuso, si è verificato che ne han tagliata una zona triangolare dalla sponda destra del Sebeto ; trasportandone quindi i materiali unitamente a quelli escavati dietro le scogliere parallele alla spiaggia, questi han dovuto necessariamente depositarsi nel porto, e nel Mandracchio, pel disotto de' Ponti. E la potente azione della corrente prodotta dal ringorgo delle onde tra la nuova scogliera e il lido, è ad evidenza dimostrata, osservandosi dal confronto de' scandagli delle due Commissioni come per una zona all'esterno delle scogliere, lungo le quali han corso le acque , le altezze de' nuovi scandagli sono maggiori de'primi. Laonde se niun ostacolo si fosse opposto all'ordinario cammino delle acque per costa verso il Granatello, il colmamento estraordinario non sarebbe avvenuto , e la terribile risacca non avrebbe tanto danneggiati i bastimenti. Dalle quali cose risulta evidente essere stati ben fondati i reclami della marina mercantile e degli armatori.

Sull' azione poi delle correnti la Commissione ha osservato e ritenuto che le correnti generali del mare largo riflettendosi per poco ne'seni profondi fra le successive punte estreme, e soggiacendo all'effetto del flusso e riflusso e de'venti, non esercitano alcuna influenza sul fondo del mare , e molto meno sulle spiagge, da cui passano ben lontane: opinione espressa benanche dai componenti la Commissione di Genova sig. Ispettore Parodi e Contrammiraglio Longo (rapporto della Commissione di Genova pag. 18, e 52). Che se le spiagge soffrono qualche alterazione, questa invece deriva dall'azione de'venti inclinati ad esse, secondo che sono più potenti, e di maggiore durata; di guisa che una volta coverte dall'azione de'marosi che sogliono zappare il lido, e far caminare le torbide smosse, non vi è più a temere l'interrimento, che forse potea avverarsi per lo innanzi.

In seguito il sig. Presidente propone alla Commissione, che, facendo applicazione delle idee presentate dai Marini ai due progetti, quello cioè del sig. Fiocca, e l'altro della Commissione di Genova, debba decidere di ciascuno qual parte possa esser ritenuta, quale debba essere eliminata.

Il sig. Lauria osserva, che non debba limitarsi a ciò solo il lavoro della Commissione, ma che Ella debba ancora indicare, giusta la determinazione presane nella sua prima riunione, quale sarebbe il miglior sistema da adottare, ed il più conveniente progetto da seguire per la costruzione di un porto.

Il sig. Presidente risponde che a siffatta proposta, la quale dovrà por termine al lavoro della Commissione,si procederà per esclusione, e vi si arriverà quasi come ad una conseguenza, dopo che la Commissione, esaminando i due progetti, ne avrà rigettato tutto ciò che potrà trovarvi di poco conveniente o nocivo.

In seguito di varie discussioni preliminari la Commissione, intese le osservazioni ed i chiarimenti dei due Capitani che seggono nel suo seno, ed adottandole alla unanimità, riconcsce incompatibile la esecuzione di tutta quella parte del progetto Fiocca, la quale non è coverta dal prolungamento A. B. C. del molo S. Vincenzo, perchè il bacino fra la punta di detto prolungamento,ed il lido che non è ricoverto, deve essere sgombro affatto da qualunque opera piantata in mare, affine di render libera l' entrata de'bastimenti, che ricuscirebbe altrimenti pericolosa.

Inteso egualmente la Commissione i chiarimenti dei Capitani in applicazione delle loro osservazioni al progetto della Commissione di Genova, ha trovato che le opere da terra dalla parte di levante,comunque meglio ricoverte dall'antemurale stabilito nel largo,che facilita l'entrata del Porto, offrendole una doppia bocca, presentano ancora un gravissimo inconveniente, che, cioè, quando spira lo scirocco a mezzogiorno entrando il mare nell'ambito del porto per la bocca di levante, o venendovi per la bocca di ponente sotto lo impero de' temporali da ponente libeccio sino a mezzogiorno, i grossi cavalloni infrangendosi sulle scogliere giacenti nelle loro rispettive direzioni, produrrebbero dei forti rigurgiti, e sensibili sviamenti nel corso delle acque, i quali insieme alla violenza de'venti, mettendo in commozione le acque del vasto porto, non permetterebbero ai bastimenti di potervi stare sicuri ; e quei legni che volessero or-

meggiarsi sotto il molo di levante dovrebbero ormeggiarsi in quattro; e certo non merita il nome di porto quel sito, nel quale il legno per trovare sicurtà deve ormeggiarsi in tal guisa. Tutto ciò a non tener conto che i grossi marosi cagionati dai venti del terzo quadrante, urtando contro la scogliera del molo S. Vincenzo, producono dei ritorni che agitano la imboccatura di Ponente fra il detto molo e l'antemurale; egualmente che i venti del secondo quadrante, battendo contro il molo di levante, producono analoghi inconvenienti dalla bocca di levante.

Posto e ritenuto tale criterio, il Presidente ha osservato che la Commissione, a far pieno e completo il suo giudizio, debba esaminare eziandio le rimanenti parti di ambedue i progetti; ed essendo concorsa nel suo voto l'intera Commissione, il Presidente ha proposto i seguenti quesiti sul progetto del signor Fiocca.

1. Se la disposizione del molo di levante e delle tre vasche di stazione per le operazioni commerciali sia tale, da render possibile lo stanziamento de' bastimenti lungo la banchina interna del molo fra gli estremi M N, rimanendo libero il passaggio di entrata ed uscita de' bastimenti dal primo all'ultimo bacino; quale sia l'aia di ciascun bacino, ed il numero de' bastimenti cui permetta di fare operazioni di carico e scarico.

2. Esaminare la convenienza e forma del dock progettato, e la sua capacità, giusta le idee del sig. Fiocca, che dichiara qualità essenziale di questa specie di stabilimenti la possibilità di eseguire in essi le operazioni di sbarco e d'imbarco dalla via di mare, di caricamento e scaricamento da quella di terra, d'immissione ed estrazione dai magazzini (pag. 63 della sua memoria in istampa): definire ancora in tal rincontro la profondità che occorre dare tanto al porto a ridosso del molo di levante, quanto al detto dock, per renderli accessibili alle grandi navi di Commercio che si vanno rendendo sempre più numerose tanto nella Marina Nazionale che nella Estera, e che saranno più frequenti atteso lo sviluppo maggiore e le più vaste proporzioni che il Commercio, acquisterà per la costruzione del nuovo porto.

3. Attesocchè nel progetto Fiocca vedesi stabilito un cantiere con scali d'alaggio e da costruzione, e cinque bacini da raddobbo anche per le più grandi navi mercantili, analizzare se trovisi dappertutto fondo sufficiente.

Crede inoltre il sig. Presidente che debbansi domandare al sig. Fiocca i seguenti chiarimenti.

1. Che esibisca un profilo geometrico trasversale del prolungamento del molo S. Vincenzo con una corrispondente descrizione della sua composizione.

2. Che indichi con simile profilo tresversale la costruzione de'moli paralleli che separano le vasche, e di quelli che recingono il dock.

3. Che esprima in qual modo intenda di chiudere provvisoriamente la bocca d'ingresso M. N. nell'ipotesi da lui presentata, che si volesse cioè profittare prontamente dei vantaggi del prolungamento del molo S. Vincenzo, e della costruzione del dock con l'angolo a martello del molo di levante, che insieme al primo molo D D formerebbe provvisoriamente un riparo da levante contro i venti del 2. quadrante. E così nell' ipotesi di una esecuzione parziale, come nell' altra di una pregressiva attuazione del suo progetto, sino al suo totale compimento, dinotare come rimarrebbe garentita la parte, che dal molo D D prolungato rimarrebbe occupata dal nuovo quartiere proposto.

4. Finalmente indicare la spesa, che in ambedue le ipotesi sopraindicate potrà occorrere per l'attuazione del suo progetto

E la Commissione invitando il suo Presidente a richiedere dal sig. Fiocca le spiegazioni, e gli elementi sopraindicati, ha rimessa alla sua ventura riunione la discussione de'quesiti proposti dallo stesso sig. Presidente; e perchè l'ora si è di molto inoltrata, essendosi fatte le 3. p. m. si è sciolta, fissando per Lunedì prossimo 8 corrente alle ore 9 a. m. ed in questo medesimo locale l' altra sua riunione. — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — Luigi Conti Segretario.

L'anno milleottocentosessantatre il giorno otto giugno alle ore 9 a. m nel locale della Camera di Commercio.

Per effetto dell'appuntamento presone nella precedente riunione si raccoglie novellamente la Commissione, coll'intervento di tutt'i suoi componenti.

Data lettura del verbale della precedente tornata rimane approvato.

Indi il Signor Presidente ha dichiarata aperta la discussione sul primo dei quesiti proposti nell'ultima riunione, cioè se la disposizione del molo di levante, e delle tre vasche di stazione per le operazioni commerciali sia tale, da render possibile lo stanziamento dei bastimenti lungo la banchina interna del molo fra gli estremi M. N., rimanendo libero il passaggio di entrata ed uscita dei bastimenti dal primo all'ultimo bacino: quanta sia l'area di ciascun bacino, il numero dei bastimenti che possa contenere, e di questi quanti possono contemporaneamente fare operazioni di carico o di scarico.

Sulla prima parte del quesito la Commissione si è pronunziata affermativamente, riconoscendo tale la disposizione del molo di levante e delle tre vasche, da permettere lo stanziamento dei bastimenti lungo la banchina interna senza che rimanga interdetto il necessario passaggio dal primo all'ultimo bacino. In seguito di che il signor Presidente ha invitato i Capitani a dichiarare quale sia il comun limite minimo e massimo di tonnellaggio dei bastimenti quadri, per quindi determinare la larghezza che coacervatamente ne occuperebbe uno di media portata, e rilevare il numero che il porto sarebbe capace di contenerne. A tal proposito il signor Maresca ha dichiarato, che, quale Agente del Lloyd Francese egli può assicurare, come dal registro di questa vasta e famigerata Amministrazione, nel quale sono notati 21174 bastimenti di diverse Nazioni, risulti che la massa dei più piccoli Legni di mare presenti sempre la capacità di 150 tonellate, salvo poche eccezioni di legni che hanno un tonellaggio minore; e che il limite massimo si estenda per fino a 1830 tonellate. Poste le quali nozioni, la Commissione ha giudicato che dovendosi ritenere che lo spazio oc-

cupato da un legno di media portata, stabilita in tonnellate 300, sia di metri 10,60 di larghezza per 50 di lunghezza, compresi i soliti spazii di rispetto, nella estensione di metri 665, quanti se ne contano fra le due braccia M. N. possono rimanerne ormeggiati fino a 63. L'area di ciascun bacino, presa in misura media, attesocchè la pianta presenta qualche differenza fra di essi, forse per inesattezza di esecuzione, si è trovata dalla Commissione essere di metri 39333; ed in ciascuno di essi disponendo i bastimenti da ambo i lati coi fianchi paralleli alle banchine laterali, ve ne possono star quattro *antane* ciascuna di 14 bastimenti, lasciando nel mezzo di ciascuna vasca un canale libero; ed altri quattro possono collocarsi in fondo in una sola linea parallela a quella banchina. Lo spazio intermedio di circa metri 32 dee indispensabilmente rimaner libero, per render possibile ai legni il movimento di entrata e di uscita dopo fatte le operazioni. Il numero poi dei legni che possono contemporaneamente fare operazioni sulle banchine in ciascun bacino è di dodici. E nell' ultima vasca destinata a contenere il bacino da raddobbo e gli scali, potrebbero eventualmente stanziarne in due antane opposte altri 34 dello stesso tonellaggio sopraindicato. La Commessione pertanto ritiene che il numero totale dei legni, che la parte del progetto limitata allo esterno dal molo di levante, chiamata dal sig. Fiocca *nuovo porto mercantile* potrebbe contenere, ascende nei casi più favorevoli a 243.

La Commessione osserva inoltre che la distribuzione del porto mercantile fatta dal signor Fiocca in tre vasche invece di una sola,se da una parte toglie piazza a 44 legni dippiù che potrebbero stanziare, dall' altra però, atteso l'accrescimento delle banchine da ambo i lati dei due moli intermedì, permette di far contemporaneamente operazioni a 13 legni dippiù, mentre nel caso di un sol recipiente non potrebbero procedere contemporaneamente al carico e discarico che soli 23 legni.

E finalmente essendosi rilevato dal sopra citato Registro del Lloyd *Veritas* che il battente dei grossi bastimenti esige una altezza di acqua fino a piedi 23, e trovata la profondità delle

acque da 24 o 25 piedi fino a 16, la Commessione rileva la necessità di eseguire un cavamento corrispondente , almeno fino a raggiunger la profondità di piedi 24.

Avanzatasi di molto l'ora per essersi fatte le 3 p. m. , la Commissione riservando ad altra riunione il prosieguo della discussione sugli attri quesiti proposti dal Presidente,si è sciolta, deliberando raccogliersi novellamente Mercoldì 10 corr. ad ora 1. p. m. — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — Luigi Conti Segretario.

L'anno milleottocentosessantatre il giorno dieci giugno ad ora una p. m. nel locale della Camera di Commercio.

Per effetto dell' appuntamento presone nella precedente riunione si raccoglie novellamente la Commissione coll' intervento di tutt' i suoi componenti.

Data lettura del verbale della precedente tornata rimane approvato.

Indi il Signor Presidente dichiara aperta la discussione sul secondo dei quesiti proposti nella tornata del 5 giugno , e per renderne la discussione più precisa ed esatta , attesocchè quel quesito è complessivo,il Presidente lo suddivide, ed incomincia dal proporre alla Commessione l'esame della convenienza commerciale che presenti un dock chiuso.

Il Signor Pangrati ha osservato che, nell' interesse dei proprietarî delle merci che debbono essere scaricate in franchigia, occorra che il dock sia chiuso, conciosiacchè solo in tal modo si potrà esser sicuri dalle frodi e dalle sottrazioni che potranno esser consumate durante lo scarico, e sarà ancora questo il mezzo di render più agevole e spedito il servizio doganale.

Il signor Presidente dal suo canto ha fatto osservare che la garentia dovuta ai proprietarì delle merci può esigere che esse siano conservate e custodite accuratamente nei magazzini della Compagnia che dee riceverle , e che sola risponde della conservazione di esse: ma non certo che tutto il recinto, ove sono costruiti i magazzini per deposito delle merci , nonchè la vasca

che ne è circondata,e che contiene i bastimenti,debba assolutamente esser chiusa, per render sicure le operazioni in discorso, le quali si fanno di giorno , coll' assistenza delle parti interessate e dell'Amministrazione, ed in guisa da non poter uscire dal recinto in cui si eseguono senza il permesso di chi di dritto.

Il Signor Cacace,dissentendo dalle osservazioni del Presidente, ed associandosi a quelle del signor Pangrati, ha sostenuto anch' egli che la maggior garenzia dovuta alle mercanzie che vanno in deposito esiga,od almeno renda preferibile che il dock sia chiuso : che, ritenuta la posizione data da Fiocca al suo dock, debba di necessità essere chiuso, come egli lo ha presentato; che però avrebbe forse potuto essere aperto, qualora, collocato in altro sito, le acque istesse ne avessero costituito guarentigia, per modo da rendere inutili altre misure perservative.

Il Signor Maresca in contrario ha osservato che dalla costruzione di un dock deve attendersi solo la garenzia e la custodia dei depositi già effettuati ; ma fino a quando le mercanzie non sono dai Capitani consegnate , sono sempre essi che ne rispondono : e se si è avuta in loro la più piena fiducia durante il corso del viaggio, non sa vedere perchè debba dubitarsi della loro fede allorquando, entrati nel porto, possono esser soggetti ad una sorveglianza maggiore.

Ed il signor Presidente ha soggiunto che se i primi bacini costruiti così in Londra , come in tutt' i porti di mare, si fecero chiusi , ciò fu necessario per rendere possibili le operazioni commerciali durante la bassa marea ; ma così in questi, come in tutti gli altri che posteriormente sono stati costrutti in Inghilterra, in America, e nei porti del Nord, si è adottato il sistema di ricevere indistintamente sia i bastimenti che debbono depositare in iscalo franco, sia altri legni che vadano per ordinarie operazioni. La chiusura pertanto dei bacini non è un carattere distintivo di custodia per le sole merci di deposito, ma invece una misura unicamente imposta dagli effetti della marea, ricordando che il Capitano di vascello Duca Imbert membro della Commissione di Genova, nel dichiararsi contrario alla posizione del dock quale si trova nel progetto di poi ritenuto dalla maggioranza di quella Commissione, propone utilizzare

il molo del porto mercantile, e che l' Ispettore del Genio Civile signor Parodi membro anch' esso di quella Commessione, nel proporre il modo di ovviare a taluni inconvenienti messi innanzi da diversi suoi Colleghi circa il sito ove stabilire il dock, dice preferire il sistema dei dock aperti usati in alcune città dell' Inghilterra.

Il signor Lauria ha osservato aver raccolto dai suoi studî che il sistema più comunemente ricevuto nella costruzione dei dock sia stato di farli chiusi; egli pertanto non vorrebbe allontanarsi da questo sistema costantemente e generalmente seguito: che se il progresso commerciale d' Inghilterra ed America non ha trovato più indispensabile la chiusura e l'assoluta segregazione del dock colle altre località del porto, ciò può esser derivato da condizioni diverse nelle quali quei paesi possono trovarsi, e che all' Italia non è riuscito ancora di raggiungere.

Pervenuta la discussione a tal punto, il Presidente ha messe ai voti le due seguenti proposizioni.

1.

Se un recinto di moli formante un perimetro chiuso sia necessario per l'entrata, ed operazioni commerciali di navigli, che dovrebbero scaricare in iscalo franco.

2.

Se il locale circondato da magazzini, che il signor Fiocca ha designato col nome di dock, debba essere esclusivamente destinato alle operazioni di scalo franco e deposito; ovvero se, circoscrivendo in una porzione di detto recinto le località destinate al deposito, ne possa servire il rimanente alle operazioni di ordinaria spedizione.

Sulla prima quistione i signori Cacace, Pangrati, e Lauria si sono pronunziati per l' affermativa. Il Sig. Presidente, non trovando motivo di rivenire sulle osservazioni già fatte, colle quali crede aver esposto il vero motivo della chiusura de'docks, si

è pronunziato per la negativa. Anche per la negativa si è pronunziato il sig. Maresca, riservandosi però di giustificar la sua opinione con separato voto, che al presente verbale rimarrà alligato.

E fattasi l'ora tarda per essere le 5 p m. la Commissione, deliberando di riunirsi novellamente martedì 16 corrente alle ore 9. a. m. , ha sciolta la sua riunione. — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente—L. Conti Segretario.

Voto singolare del signor Maresca nella quistione agitatasi nella tornata del 10 giugno.

Indipendentemente dalle già fatte osservazioni , spiegando e ragionando il mio voto singolare , aggiungo come il maggiore inconveniente,cui si andrebbe incontro nel caso si esigesse la costruzione chiusa del bacino del dock, sia l' incaglio che ne riceverebbero il commercio e la navigazione,conciosiacchè trovandosi caricate sullo stesso legno , come ordinariamente avviene, diverse specie di mercanzie, e con distinte destinazioni, al consumo cioè, al trasporto,ed allo scalo franco, verrebbe interdetto al negoziante di ritirar quelle mercanzie , delle quali potrebbe aver pronto bisogno, per dovere attendere che il legno, chiuso nel bacino del dock, vi espletasse prima le operazioni di scarico in iscalo franco ; ed oltre a ciò dopo eseguito il discarico di tali mercanzie, per isgravarsi delle altre, converrebbe che il legno si portasse di uno in altro bacino,e siffatti movimenti,pel tempo che richieggono,e per la spesa che importano, sogliono riuscire dannosissimi agl' interessi del Commercio e della Navigazione. Verità questa così evidente,che trova riscontro nella storia di tutti i docks , conciossiachè non si è inteso mai di costruire dei bacini esclusivi per lo scarico delle merci in franchigia , ma solo di assicurar bene i magazzini, nei quali il deposito va ad effettuarsi.

Che se si sono chiusi i bacini, ciò non si è fatto che per garentirli dagli effetti della bassa marea; ma nello stesso bacino

si è fatto luogo al carico ed al discarico di ogni maniera di merci; il che importa che il bacino del dock non presenti nè motivo, ne esempio di dovere per propria indole esser chiuso. Ed io nei miei viaggi nei porti di Anversa, Liverpool, Londra, Bristol,ed Amsterdam ho avuto occasione di assicurarmene personalmente, avendo proceduto nei diversi docks di dette città, nello stesso bacino ad operazioni di carico e scarico così di merci destinate allo scalo franco, come ad ogni altra operazione.

Uniformandomi pertanto alla opinione emessa dagli Onorevoli signori Duca Imbert e Parodi, quale si raccoglie dai verbali di discussione del progetto presentato dalla Commissione di Genova alle pagine 22, 23, 24, ritengo debba esser preferita la costruzione dei docks aperti —Gaetano Maresca fu Mariano.

L'anno milleottocentosessantatre il giorno sedici giugno alle ore 9 a. m. nel locale della Camera di Commercio.

Per effetto dell'appuntamento presone nella precedente riunione, si raccoglie novellamente la Commissione, coll'intervento di tutt'i suoi Componenti.

Data lettura del verbale della precedente tornata, rimane approvato.

Indi il sig. Presidente fa dar lettura alla Commissione di un ufficio pervenutogli dal Presidente della Camera di Commercio, col quale gli partecipa delle calde premure, che fa il Ministro dei Lavori Pubblici perchè gli sia prontamente comunicato il parere chiesto sul progetto Fiocca pel nuovo porto di Napoli.

E poichè è nella coscienza di tutt'i membri della Commissione che nulla siasi omesso di quel che era in loro potere per procedere al giudizio che si è domandato colla maggiore esattezza e celerità possibile, così la Commissione delibera che per mezzo del suo Presidente s'inviti il Presidente della Camera di Commercio a far presente al Ministero come non prima del giorno 13 marzo fu partecipata alla Commissione la sua nomina e la sua composizione; che nello stesso giorno 17 marzo, in cui se ne procedeva alla istallazione, veniale diretto ufficio dal sig.

Fiocca, col quale la invitava a sospendere ogni lavoro finchè a lui non fosse riuscito di portare a compimento la pubblicazione di una sua memoria dichiarativa del progetto, della quale per altro la Commissione avea riconosciuto la necessità; che tutto il tempo però che la Commissione rimase in attenzione di siffatta memoria non stette inoperosa, conciossiacchè vide la necessità di preparare il suo giudizio con indagini di fatti, che doveano essere assicurati preliminarmente, quali la verificazione degli scandagli, e la esplorazione di quanto il tempo decorso dalla formazione delle ultime piante potea aver prodotto di nuovo sul littorale; lavoro per il quale è stato necessario, sugli elementi dell'ufficio topografico comporre una pianta in grande scala.

Ricevuta poi sui principî di Aprile la voluminosa memoria del sig. Fiocca, la Commissione dopo averla minutamente studiata, ha intrapresa la discussione del progetto, alla quale sta procedendo nel modo più ampio e soddisfacente, incominciando dalle quistioni di convenienza generale, e scendendo fino al più minuto dettaglio: che di questo lavoro, portato già a buon termine, la Commissione prosiegue ad occuparsi con costante assiduità, e fra non molto sarà certamente espletato.

Mentre però tutto ciò si sta praticando dalla Commissione, con profondo rincrescimento si osserva come si proceda con grande alacrità ai lavori di proseguimento del molo di levante, consistenti non in semplice getto di scogli, che sempre potrebbero salparsi, ma in opere stabili murali di banchine, di cui già le palificate sono iniziate; mentre tali lavori, che si eseguono secondo le strette norme della Commissione di Genova, sia nel caso di approvazione del progetto Fiocca, sia nell'altro che le idee propugnate dal Commercio marittimo venissero ritenute dal Governo, come sono state dimostrate e riconosciute giuste dalla Commissione nella sua tornata del cinque corrente, dovrebbero sempre esser disfatti per intero.

Or se da un canto conviene presumere che il Ministero, avendo invitata la Camera a dare il suo giudizio sul progetto Fiocca, ne attenda il parere, tanto maggiormente che spiega anche

oggi delle calde premure per averlo con sollecitudine, dall' altro è innegabile che col proseguimento dei lavori si potrebbe opporre al giudizio della Commissione il forte ostacolo di un fatto compiuto.

Delibera pertanto la Commissione che s'inviti il Presidente della Camera di Commercio a far presente eziandio siffatta posizione al Ministero, e che lo preghi a somministrare degli elementi, la mercè dei quali la Commissione possa scagionarsi, e soddisfare alle esigenze del pubblico, il quale giustamente domanda perchè pria che la Commissione abbia approvato un progetto, si permetta che se ne esegua un altro.

E poichè l'ora si è fatta tarda essendo l'una p. m., il Presidente ha dichiarata sciolta la tornata, deliberando la Commissione di riunirsi novellamente il giorno 24 corrente alle ore 9 a. m. — Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L' anno milleottocentosessantatre il giorno ventiquattro giugno, ad ore 9 a. m. nel locale della Camera di Commercio.

Si riunisce novellamente la Commessione coll' intervento di tutt' i suoi componenti.

Data lettura del verbale della precedente tornata, rimane approvato.

Indi il signor Presidente, mettendo in discussione il secondo dei quesiti proposti nella penultima tornata sulla convenienza commerciale che presenti la costruzione chiusa del dock, invita la Commessione a deliberare « se il locale circondato da Ma-
« gazzini , che il signor Fiocca ha designato col nome di dock,
« debba essere esclusivamente destinato alle operazioni di scalo
« franco e deposito, ovvero se circoscrivendo in una porzione
« di detto recinto le località destinate al deposito , ne possa
« servire il rimanente alle operazioni di ordinaria spedizione »

Il Signor Pangrati ha osservato che per effetto delle vedute esternate nella soluzione del primo quesito egli riconosce la necessità di vedere l' intero dock unicamente ed esclusivamente

destinato ad operazioni di scalo franco e deposito in franchigia; e nella sua opinione sono benanche concorsi i signori Cacace e Lauria.

Il sig. Maresca invece, anche in coerenza della soluzione da lui data al primo quesito, ritiene che i locali costituenti il dock possano servire contemporaneamente alle operazioni di scalo franco, ed a quelle di ordinaria spedizione, purchè segregandosi in essi quella parte che si vuole destinata al deposito in franchigia, si pensi a custodirla colla cura più gelosa; attesocchè la garenzia dei depositi non risulta dal recinto delle acque, sibbene dalla custodia dei magazzini, che, come si veggono in Parigi, sogliono esser mantenuti da Compagnie, le quali si fanno ricevitrici delle merci depositate.

Ed il Signor Presidente uniformandosi sia alle idee del sig. Maresca, sia a quelle da lui stesso precedentemente esposte, soggiunge che lo scopo dei depositi in franchigia col dritto di conseguire i così detti Warrants o Vaglia, è unicamente quello di ricevere le merci che si vogliono tenere in deposito, e di custodirle con quella gelosia che adoprerebbe ogni privato; che per soddisfare pertanto alle esigenze di uno scalo franco nell' interesse del Governo, o della Compagnia che lo amministra, basti che per provvedere alle operazioni intermedie fra il primo stadio di responsabilità del Capitano, ed il secondo di responsabilità del depositario, si abbiano località capaci, e garentie materiali sufficienti per tenere le merci al coverto di ogni pericolo in siffatto stadio di transizione; e che tale scopo vada egualmente conseguito colla semplice costruzione di una tettoia accuratamente chiusa fra le banchine di discarico ed i magazzini di deposito, senza veruna necessità di dover estendere la chiusura all' intero bacino.

Riepilogando quindi i risultamenti di tutta siffatta discussione, il sig. Presidente ha dichiarato come la maggioranza della Commissione abbia riconosciuta la maggior convenienza commerciale nella costruzione del dock chiuso, e nella sua esclusiva destinazione al ricevimento di mercanzie in franchigia; mentre la minoranza ha giudicato non necessarie nè la chiusu-

ra del recinto, nè la sua esclusiva destinazione alle merci di deposito, ritenendo per tal parte accettabile la proposta del signor Fiocca.

Indi il sig. Presidente ha messo in esame la capacità del Bacino che il sig. Fiocca ha destinato ad uso di dock. E la Commessione in seguito degli studî che ne ha fatto, e delle rispettive misure, ha rilevato che 40 legni potrebbero entrare in tutta l' ampiezza del bacino; sulla considerazione però che i legni i quali s' introducono in detto bacino non vi debbono rimanere stazionarî, ma debbono invece compiervi operazioni di scarico e carico; che però convenga misurarne la capacità sopra una diversa base, e per modo da lasciar sempre libero uno spazio da provvedere senza impaccio all' ingresso ed alla uscita, la Commessione ha rinvenuto il bacino del dock capace di contenere 26 legni; calcolazioni nelle quali si è ritenuta quella già adottata nelle precedenti discussioni come misura dello spazio occupato da ciascun legno di media portata.

Osservata poi la profondità del dock, si è trovato che debba esser cavato in media di sette piedi e mezzo, ritenendo al proposito la Commessione le osservazioni fatte nello stabilire la profondità delle vasche del Porto Mercantile.

Sulla forma si è osservato che avendo sette lati irregolari, e stringendosi ai lati opposti, mentre toglie località per maggior numero di legni, presenta anche maggiore difficoltà ai movimenti di essi.

E finalmente l' ultimo quesito che il Presidente propone alla Commessione si è, che tenuto conto delle più vaste proporzioni che giustamente si prevede vada ad acquistare il nostro commercio, e delle esigenze cui il sig. Fiocca istesso riconosce debba soddisfare un dock, osservi se il recinto che nel progetto vi si vede destinato, vi corrisponda in modo soddisfacente, così per la sua ampiezza, come per il modo di esecuzione delle operazioni indicate dal sig. Fiocca nelle pagine 43 e seguenti della sua memoria in istampa, tenendo presente l'applicazione fattane nel disegno.

La Commessione al proposito ha unanimemente osservato tro-

varsi nel progetto del signor Fiocca una troppo grande sproporzione tra le tre vasche e contigue località del porto mercantile, che egli destina a ricever le merci esenti da dazio, ed il recinto del dock, nel quale egli vorrebbe accolte le merci tutte che vi sono sottoposte, sia quelle che rimangono in deposito, sia le altre dirette alle ordinarie spedizioni. Per rispondere ad una così vasta destinazione non potrebbe al certo non trovarsi insufficiente e meschino il locale che il sig. Fiocca vi ha addetto, e che ha designato col nome di dock; riesce poi inconcepibile che mentre egli ha sentita tutta la importanza del dock in un porto mercantile, ad ha contemporaneamente prognosticato il più grandioso e fausto avvenire a quello di Napoli, vi abbia poi consacrato tanto poca parte nel suo progetto.

E quì il sig. Lauria, uniformemente alle idee da lui esposte insieme ai signori Cacace e Pangrati, non ha omesso di soggiungere che l'uso promiscuo, cui il sig. Fiocca ha destinato il suo dock ne attenui grandemente la sicurezza, e ne diminuisca necessariamente la sorveglianza, che ne sono condizioni essenziali. Di riscontro però a tale ultima osservazione il sig. Presidente ed il sig. Maresca, trovano invece accettabili i principi esposti dal sig. Fiocca circa la possibile duplicità delle operazioni così di spedizione che di deposito, alle quali si può far luogo nel recinto del dock.

Però sotto qualsiasi delle vedute colle quali la maggioranza e la minoranza della Commessione hanno contemplato il dock, si è unanimamente riconosciuta la convenienza di doversi le località destinate a ricever merci di deposito o di spedizione trovar sempre nella maggiore contiguità che sia possibile cogli edificii della Dogana.

In seguito il sig. Presidente ha invitato la Commissione a dar giudizio sull' altra proposta del sig. Fiocca del colmamento cioè del bacino denominato Mandracchio, che vorrebbe in parte ridurre ad una gran piazza coverta da teltoie, ed in altra parte destinare alla costruzione di un edificio doganale altrettanto vasto, e simmetrico a quello attualmente esistente, con la demo-

lizione della strada che dal largo della Immacolatella discende verso la Porta di Massa.

La Commissione non ha saputo plaudire a questa idea del signor Fiocca, avendo unanimemente riconosciuto tutto l' interesse non solo della conservazione, ma ancora di un conveniente approfondimento di detto bacino, attesochè riesca di grande utilità per accelerare lo scarico di quei bastimenti, che, per la loro distanza dalle banchine, non potrebbero profittarne, neanche col mezzo de'ponti che sogliono impiantarsi a traverso di altri bastimenti più prossimi alle banchine istesse. Oltre a che si potrebbe profittare della parte difforme di detto bacino, ove attualmente con grave imbarazzo si esercita lo scarico di cabotaggio delle merci soggette a dazio, destinandolo ad allargar le banchine, che, unitamente alle esterne chiuse da recinto, potrebbero agevolar maggiormente il discarico del detto commercio di cabotaggio. E questa considerazione si rende ancora di maggior peso, quando si osserva che mentre il sig. Fiocca propone il colmamento del Mandracchio, destinandone tutto lo spazio fino al dock a tettoie ed altri edifizii doganali, non indica in qual sito del porto debba avere sfogo il commercio di cabotaggio, tanto delle merci soggette a dazio, quanto di quelle che ne sono esenti; del quale commercio non potrebbe al certo presso di noi negarsi la grande estensione ed importanza.

E fattasi l'ora tarda, per essere oltrepassate le 2 p. m., la riunione si è tolta, annunziando il sig. Presidente che avrebbe egli fatto avvertire i Componenti la Commissione del giorno, in cui avrebbe dovuto novellamente riunirsi — Firmati — Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L'anno 1863 il giorno 10 Luglio. Per effetto di avviso fattone tenere dal Presidente a'varî componenti della Commissione, si riunisce questa novellamente nel locale della Camera alle ore 8 antimeridiane, coll'intervento di tutt'i suoi membri. Letto e discusso il verbale della precedente tornata rimane approvato.

Indi il Signor Presidente mette in discussione.

1. L'opportunità di raddoppiare gli edifizî Doganali.

2. L'ampiezza e buona disposizione dell'avamporto.

La Commissione unanimemente presenta al proposito le seguenti osservazioni.

1° Sulla opportunità di raddoppiare gli edificii Doganali attualmente esistenti per sopperire al futuro aumento del Commercio Estero, ed ai bisogni di quello giornaliero di cabotaggio, si è riconosciuto che per le mercanzie che direttamente giungono dall'Estero per spedizione interna, e per le altre che, depositate prima in franchigia, avessero poi la medesima destinazione, le operazioni degli ufficiali Doganali esigono, anzichè de'grossi edifizii, come gli esistenti, solo delle ampie tettoie con le opportune comodità per le operazioni di sballamento e spedizione. E il commercio giornaliero di minuto cabotaggio per l' interno della Città di Napoli niun vantaggio ritrarrebbe da grande aumento di fabbricato; ma invece, a rendere spedito il servizio ora ristagnato con grave danno de'trafficanti a causa del limitato sbocco dei cancelli Doganali nella Città, e della meschinità delle attuali banchine di scaricamento, che impediscono eseguire sollecitamente le necessarie operazioni di verifica e spedizione, dovrebbesi trovar modo di ampliar le banchine stesse, e di moltiplicare i cancelli di controllo per l' uscita, a fin di dare pronto sfogo al Commercio

Il raddoppiare pertanto quel grosso edifizio, costato circa otto milioni di Lire, sarebbe uno sciupio inutile del denaro pubblico.

2° Rispetto all'ampiezza e buona disposizione dell'avamporto, tanto necessaria per il primo arrivo de'bastimenti specialmente in tempo di notte, la Commessione ha voluto tener presente la citazione fatta dallo stesso Signor Fiocca a pagina 49 della di lui memoria de' precetti dell' illustre costruttore Signor Minard nell'eccellente suo corso di costruzione, relativamente agli avamporti, che giova alla lettera qui riportare.

« L'avant-port est encore utile pour user la vitesse des bâti-

« ments entrant sous voile. Il est donc bon que sa longueur,
« qui doit être d'environ deux à trois encâblures (600 mètres),
« ne soit pas dans la direction des vents dominants. Il convient
« qu'un avant-port soit assez large pour que les bâtiments puis-
« sent y evoluer sous voile, ce qui leur donne la facilité
« d'user leur aire virant dans le vent ».

Ora applicando tali precetti all'avamporto proposto, indipendentemente dalle difficoltà del suo ingresso, sulle quali si è a lungo ragionato, dovendo essere per necessità la sua aja ingombrata di alcuni legni, che, calando l'ancora per salvamento, non avessero potuto prendere il posto loro assegnato nel porto mercantile o militare, le evoluzioni accennate dal Signor Minard, per la esecuzione delle quali un buon avamporto deve indispensabilmente offrire capacità sufficiente, non potrebbero essere eseguite in quello che si propone, quando anche un tale ingombro di bastimenti non esistesse, perciocchè l'aia nella quale dovrebbero effettuarsi da tutti i lati presenta ispide scogliere.

E fattesi le ore 12 la riunione si scioglie, deliberando la Commessione di riunirsi novellamente il giorno di Lunedì 13 corrente. Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L'anno 1863 il giorno 13 Luglio alle ore 8. a. m.

Per effetto di appuntamento presone nella precedente tornata si riunisce novellamente la Commissione nel locale della Camera di Commercio coll'intervento di tutt' i suoi componenti. Letto e discusso il verbale della precedente tornata, rimane approvato. Indi la Commissione proseguendo la discussione del progetto Fiocca, passa a trattarne le seguenti parti.

Bacino di carenaggio, Scali, e Cantiere di costruzione.

La località dell'ultima vasca, nella quale il Signor Fiocca ha collocati i bacini di raddobbo, gli scali di alaggio, ed il can-

tiere di costruzione, trovasi bene scelta per quanto riguarda i bacini e gli scali, i quali possono benanco essere utilmente circondati da magazzini analoghi, rispondenti al duplice servizio occorrente per la riparazione di un naviglio. Ma riunire anche nello stesso sito un cantiere da costruzione trovasi dalla Commissione inopportuno per due ragioni.

1. Perchè la distribuzione che il sig. Fiocca ha fatto delle banchine che circondano l'ultima vasca fra bacini di raddobbo e scali di alaggio, non lascia spazio sufficiente per porvi de' legni in costruzione, ove non volesse a ciò destinarsi parte degli scali di alaggio per raddobbo de'bastimenti.

2 Perchè non essendo in Napoli largamente professato il mestiere di Carpentiere di mare, la mano d'opera riuscirebbe carissima, a meno che non si volesse attendere l'avvenimento difficilissimo, se non impossibile, di una definitiva emigrazione di tali lavoratori dai luoghi vicini, ove le costruzioni marittime sono più esercitate.

Una emigrazione temporanea esigerebbe una mercede per lo meno altrettanto elevata che quelle di Napoli; ed una emigrazione diffinitiva potranno solo sperarla le successive generazioni, attesochè le famiglie de'Carpentieri nelle nostre vicinanze, professando svariate industrie attinenti alle patrie località, e solendo spesso trovarsi posseditrici di qualche piccola proprietà, che esse stesse fanno fruttificare. vivono in un'agiatezza, che difficilmente riuscirebbe loro di raggiungere altrove.

Porto Mercantile attuale.

Il Signor Fiocca ha assolutamente taciuto sulla destinazione, cui intende addirlo; indipendentemente da ciò i marini osservano, e la intera Commissione riconosce che la bocca principale del nuovo porto, lasciando libero il campo allo Scirocco, ed anche al Mezzogiorno Scirocco per espansione di entrare fra la punta S. Gennaro ed il nuovo braccio a martello, tali venti s'imbatterebbero contro il lato esterno del dock sino alla banchina

attuale dell' Immacolatella ; ed il rimbalzo formerebbe tutto all'intorno de' tre lati dell'antico porto una risacca non meno perniciosa dell'attuale.

Stazione centrale delle ferrovie.

La grande Stazione centrale delle Strade ferrate convergenti in Napoli , progettata dal sig. Fiocca avanti il Quartiere della Maddalena,colla veduta di trasportar sul mare questo vasto stabilimento, non può più aver effetto, stantecchè è questa una quistione che dopo lunga discussione governativa trovasi non solo assodata in favor del sito verso Porta Nolana , ove i lavori sono bene inoltrati , e da ultimo fatti anche gli appalti definitivi della sua costruzione. Quando anche però la quistione potesse venire utilmente discussa, la Commissione non potrebbe astenersi dall'osservare.

1. Che sarebbe enormemente dispendiosa, atteso lo abbattimento dell'intero grandioso Quartiere, ove sono riunite tutte le fabbriche di concia di cuoj, ad esclusione de'soli due ultimi comprensorii. Quartiere tutto d'importanti fabbricati.

2. Che un lungo tratto di ferrovia sino allo Sperone, unitamente a un altro ordine di Casamenti lungo quanto i granili da esso lui proposto, sarebbero quasi interamente piazzati sul mare, unicamente difesi da una banchina murale ad otto piedi di profondità di acqua , garentita da una scogliera ; e ciò per la non indifferente lunghezza fino allo Sperone,ove la strada s'internerebbe.

3. Che questo modo di difesa contro i furiosi liberi e assalti del mare burrascoso sarebbe continuamente ed efficacemente attaccato dal mare , ed esigerebbe delle continue riparazioni, importanti assai più di quelle che si son trovate necessarie nel tratto della strada di Castellammare dal Granatello in poi , non ostante che questa fosse stata stabilita al termine di una larga spiaggia , che man mano di poi è stata distrutta dal mare : ed a ciò dee aggiungersi ancora l' inconveniente che il

mare, infrangendosi vivo sulla scarpa della scogliera, co' forti venti di traversia aspergerebbe de' suoi spruzzi i convogli di mercanzie e de'passeggieri, che transiterebbero sulla linea d'arrivo generale alla stazione centrale.

Considerazioni igieniche.

Il sig. Fiocca, cerca con svariati ragionamenti ed esempî di molti altri porti del Mediterraneo e del Nord, dimostrare che per nulla l'igiene sarebbe compromessa dalla esistenza delle moltiplici cloache, che si scaricano lungo il littorale ricoverto tanto dagli antichi porti che dal nuovo; ed in sostegno di questa sua opinione in modi generali mette innanzi la possibilità di provvedervi con varì mezzi artistici, prendendo ad esempio il sistema di distribuzione delle acque adottato nella Città di Parigi, mercè grandiosi lavori sotterranei. Ricorda pure i vantaggi che si otterrebbero dall' agitazione delle acque nell' interno del porto per cagione della *risacca* e dell' alta e bassa marea, che, sulla citazione delle osservazioni dell'astronomo sig. Nobile, stabilisce essere ne'tempi di Sigizie di m. 0,91 a mare libero; e finalmente propone nell' ultima vasca di carenaggio versare le umili acque del Sebeto, alle quali attribuisce una certa caduta e velocità, da rendere sensibile nel nuovo porto una corrente di esportazione.

Sul complesso di queste considerazioni del sig. Fiocca la Commissione trova ad osservare.

1. Che l'importanza igienica di provvedere alla eliminazione delle materie luride e fecali, che da'vasti quartieri della Città in numero di ventidue sbocchi piccoli e grandi discendono nel mare, non è leggiera per un clima come il nostro: nè regge il paragone che se ne fa con regioni Nordiche, nelle quali la temperatura, anche nel breve periodo estivo, è meno elevata della nostra.

2. Che il sistema di canalizzazione sotterraneo adottato in Parigi dovrebbe, per produrre le sue buone conseguenze rispet-

to al Porto di Napoli, formare oggetto di un grandioso piano di lunga e dispendiosissima canalizzazione sotterranea, che assorbirebbe un tempo ed un capitale enorme.

3. Che l'elemento principale, che ha reso attuabile il sistema di canalizzazione adottato a Parigi, è stato la possibilità di disporre nelle alture delle voluminose acque che vi conduce il Canale dell'*Ourque*, e ne'quartieri meno alti di quelle senza limite, che possono derivarsi dalla Senna; mentre per Napoli, anche dopo che con ingenti spese vi si saranno condotte le acque, di cui manca principalmente pe'bisogni civici della sua grande popolazione, i progetti che a tal uopo sono in discussione non presenterebbero che una ben limitata quantità di acqua, la quale, dopo aver servito agli usi pubblici e privati, che n'esaurirebbero gran parte, versata nelle chiaviche non basterebbe a mantenerle, come avviene in Parigi, in condizione fluente a segno da ottener la nettezza.

4. Che comunque il sig. Fiocca accenni all'idea unicamente possibile, sia quale si voglia il progetto che si adotti, di dare sbocco la mercè di un canale unico alle molte cloache della Città nel mare largo, ove l'agitazione ed il movimento delle acque ne procurerebbero la dispersione; a questo mezzo, che sarebbe utile per dare esito a tutte le materie che per le diverse claoche giungono naturalmente nel mare, si dovrebbe aggiungere lo spazzamento della Città e lo spurgo de'corsi pubblici e privati, per rimuoverne tutte le materie concrete, le quali si arrestano nel cammino, offrendosi per tal modo non una spesa, ma un reddito al Municipio.

5. Rispetto all' agitazione che si spera dalla *risacca* nel porto, ci pare che questa previsione del sig. Fiocca, ove si verificasse, condannerebbe la bontà del suo progetto, conciossiacchè non bisogna attendersi de'vantaggi da un nemico, che si dee solo temere.

6. Per ciò che concerne il movimento sperabile dall'alternativa della marea ognun sa come per questa ne' seni molto allungati adiacenti al littorale, e separati con ostacoli murali dal

mare largo, durante le sei ore del suo periodo non si possa contare che su d'una alternativa di altezza di gran lunga inferiore a quella del mare largo. Perlocchè il movimento di uscita dal porto nell'abbassamento della marea, meno il vantaggio della rinnovazione della parte superficiale delle acque, non può avere nessuna azione espulsiva delle materie luride sottostanti, le quali solo coi mezzi radicali sopra indicati potrebbe ottenersi che non alterassero la salubrità delle acque.

7. Lo sperare dall'immissione delle acque del Sebeto nella ultima vasca de' bacini un sussidio di volume e di velocità tale, da fare effettuire la espulsione delle materie luride, non solo sarebbe inutile, stantecchè niuno ignora la povertà di quelle onde, ma produrrebbe invece, come è a tutti noto, un aumento assai pernicioso di fermentazione pel miscuglio delle acque dolci alle salse, quando vi son materie putrescibili; ed a presciudere da ciò, il sig. Fiocca non ha fatto menzione del come al breve ultimo tronco dell'alveo del Sebeto,sia associato inseparabilmente il grosso torrente dell'Arenaccia,nel quale hanno sbocco moltissime e considerevoli torbide; quelle cioè de' Colli a cominciare dal versante orientale de' Camaldoli, con i sottoposti poggiali, che, riunendosi tutte in un solo alveo, attraversando Miano, ed altri molti tenimenti, vengono a sboccarvi le prime; le altre de'Ponti Rossi; e finalmente quelle di molti quartieri della Città, che vi son portate dal torrente de' Vergini; che se per tali torbide la foce del Sebeto non rimane ostruità, ciò è dovuto alla brevità del tronco, ed alla sensibile pendenza di quell'alveo contenuto fra sponde murali, che arriva a farle sboccare nel mare; e se talvolta nel cessar della piena un deposito di materiale minuto o sabbioso barrica il libero scolo del Sebeto, è nell'interesse immediato del Mugnajo,che profitta della piccola ultima caduta di detto fiumicello poco sopra l'innesto col torrente Arenaccia, di aprire un solco attraverso l'interrimento, aiutando a tal modo le acque del Sebeto alquanto rialzate a smuovere e convogliare nel mare il deposito suddetto. Se dunque si volessero condurre nel porto a traver-

so delle banchine le acque del Sebeto, avrebbesi dovuto indicare il modo come non condurvi le torbide del torrente Arenaccia.

E fattasi l'ora avanzata, per esser le 3. p. m., il Presidente dichiara sciolta la riunione, deliberando la Commissione di riunirsi novellamente il giorno di Mercoledì 15 corrente alle ore otto a. m. — Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L' anno 1863 il giorno 15 luglio alle ore otto a. m.

Per effetto dell' appuntamento presone nella precedente tornata, si è riunita di nuovo la Commissione nel locale della Camera di Commercio con la presenza di tutti i suoi componenti.

Letto e discusso il verbale della precedente tornata, rimane approvato.

Proseguendo a discutere su le diverse parti del progetto Fiocca, si versa la Commissione nella disamina delle considerazioni generali sull'ampiezza che dee avere il Porto di Napoli per rispondere al probabile sviluppo che può prevedersi dover riceve re il Commercio Napolitano.

Il signor Presidente ha invitato la Commessione a riflettere sulla necessità di farsi un' approssimante idea generale del probabile sviluppo, che possa ricevere il Commercio Napolitano, affin di proporzionarvi l' ampiezza del porto, e di evitare che si abbracciassero de' progetti troppo vasti ed immaginosi, eccedenti la realtà de' futuri bisogni, i quali menerebbero alla triste conseguenza di esaurire le risorse nazionali, e di allungare il tempo del conseguimento degli sperati beneficii, con sciupio di tutto ciò che costerà quel che non era necessario. A tal proposito egli ha manifestato il desiderio che la Commissione esaminasse se la istallazione di uno scalo franco, e se l' apertura dell' Istmo di Suez possano rendere il porto di Napoli il centro precipuo di un vasto Commercio, da fargli rivaleggiare il primato che ora nel Mediterraneo trovasi di godere il porto di

Marsiglia; ovvero se la importanza degli approdi che in Napoli si verificheranno, dovrà esser sempre in corrispondenza del consumo della Città, e delle regioni di cui essa è centro, non che delle esigenze di quegli altri porti, co'quali pel suo scalo franco potrà esser in relazione. Vorrebbe pertanto il sig. Presidente, che indicandosi quali siano i probabili confini territoriali della regione, che potrà esser provveduta da Napoli a miglior mercato, e che potrà quindi alimentarne il Commercio, si giudicasse dal confronto con altre regioni il di cui movimento commerciale è conosciuto, della sufficienza o eccedenza di capacità del progetto Fiocca rispetto alla regione Napoletana.

Gli altri componenti la Commissione hanno dichiarato, che mentre essi convengono sulla esagerazione delle congetture che si fanno su l' illimitato futuro ingrandimento del Commercio di Napoli, ritenendo anch'essi come illusorie le previdenze che profetizzano a questa Città di superare i più fiorenti porti di Commercio del Mediterraneo, e di diventarne il centro più importante, sentono non poter trovare modo d' indicare fra limiti di prudente probabilità gli ultimi futuri confini del nostro Commercio; attesocchè nulla havvi di più incerto, quanto prognosticare sullo sviluppo delle diverse cagioni, che vi possono influire. Oltre a che la fondazione di uno scalo franco potrà presentare opportunità allo stabilimento di più vaste ed imprevedibili relazioni commerciali, com' è avvenuto in Marsiglia ed ancora in altri luoghi.

Al che il signor Presidente ha replicato in chiarimento della sua interrogazione che, convenendo con la Commissione sulla somma difficoltà di pronunziare un giudizio di tal fatta, potrebbesi però giungere per via di confronti con i più prosperi attuali centri commerciali marittimi del nostro mare, a stabilire un limite che con probabilità potrebbe non essere oltrepassato.

Ed in fatti le incalcolabili conseguenze del taglio dell' Istmo di Suez, che farebbe sboccare nel Mediterraneo l' enorme massa de'prodotti dell' emisfero Australe diretta per queste regioni

Mediterranee, e meglio per le altre più vaste continentali dell'Europa messe al di là del littorale Nord di questo mare interno, commovono talmente la immaginazione di molti, da far loro declinare da una critica pacata, e statistica che seguir ne volesse le tracce nelle sue moltiplici direzioni e ramificazioni.

Caldi pertanto solo di amor patrio si fanno essi a strombazzare, che Napoli, terza Città di Europa per popolazione di svegliatissimo ingegno, ma prima per felici condizioni topografiche, fra le quali la maggiore quella di poter avere un vasto porto, e che di più va ad essere centro della grande rete ferroviaria delle province meridionali con l'altra delle province del resto d'Italia e d'oltre Alpi, diverrà fra non molto l'emporio privilegiato del Commercio, specialmente provveniente da Suez, sorpassando quello di Marsiglia, Genova, e Trieste. Perlocchè troppo c'interessa dileguare questi sogni dorati, sulle norme de' quali, ove si dovessero regolare i progetti di un porto per Napoli, si andrebbe incontro a rovinose conseguenze pel peculio Nazionale, che tanto importa economizzare. Epperò il sig. Presidente ha creduto suo dovere sommettere alle sagaci riflessioni della Commissione le seguenti osservazioni intorno alla necessaria e naturale distribuzione del Commercio provveniente dal canale di Suez, per quindi rilevare quale parte di essa possa produrre incremento nel commercio de' porti marittimi del Tirreno.

I prodotti dell'altro emisfero, di cui han bisogno le regioni del Mediterraneo, e la parte dell'Europa che si provvede da esso, ora vi son recati, in minor parte direttamente da navigli che fanno il lungo giro della vasta penisola del continente Affricano, e per la parte maggiore dai diversi grandi emporii del commercio mondiale dell'Inghilterra, della Francia, e dell'Olanda con dispendiosi trasporti, e passaggi in seconde mani. Perlocchè con l'apertura d'una via diretta per l'Istmo a ciascuna contrada del Mediterraneo, ed a quelle dell'Europa che dai diversi porti di questo mare unicamente

possono con maggior economia provvedersi, le dette merci allo sboccare del canale dell'istmo saranno sparpagliate e dirette ne' diversi porti, che con minori spese di trasporto territoriale le recheranno al luogo del loro consumo.

Percorrendo perciò con l'occhio la carta geografica del Mediterraneo, vedesi in prima qual grande parte sarà sviata per provvedere ai bisogni del bacino del mar Nero, sia per il vasto continente Russo al Nord per la via di Odessa, sia per seguire la ricca arteria navigabile del Danubio, che traversando le interessanti regioni de'Principati,avviati a nuova vita di prosperità, penetra nel cuore della Germania.

Segue a questo bacino verso ponente tutta l'ampia contrada dell'Arcipelago da Costantinopoli alle isole Jonie, e con esso il vasto continente che ha per confine occidentale le coste dell'Albania e della Dalmazia sull'Adriatico, e che termina con Trieste; da dove pel bacino di questo mare è provveduta l'altra vasta regione dell'Impero Austriaco, e quella parte della Germania che può trovar più economica, e perciò preferibile questa via a quella del Danubio.

Ecco in seguito la nostra Italia dilungata fra i tre bacini marittimi dell'Adriatico, del Jonio, e del Tirreno, corredata nelle sue lunghe coste sui tre mari di diversi porti più o meno importanti, che il provvido Governo cura di porre a livello de' nuovi destini d'Italia, aggiungendone ancora de' nuovi ove il commercio e la prosperità industriale li reclamano.

Divisa com'è l'Italia per lo mezzo della sua larghezza dall'aspro Appennino, ciascuno de'due versanti non può utilmente avvalersi de' porti messi sull'opposto littorale, per ritirare le merci occorrenti alle proprie industrie, comunque varie linee di ferrovie più o meno lunghe traversino l'appennino; attesochè le spese di trasporto d'una tonnellata per ferrovia non sono a paragonarsi mai a quelle d'un trasporto per mare anche più lungo. Adunque giammai le merci occorrenti in un versante saranno ritirate per ferrovia da' porti dell'altro, ma vi andranno direttamente uscendo dal Canale. Epperò la parte del

Commercio provveniente da Suez, e destinata per l'Italia, sarà distribuita ne' porti principali di ciascuno de' suoi mari, ove de' centri di Commercio sono esistenti, e negli altri che la costruzione de' nuovi grandi porti farà sorgere . e che lo stabilimento inevitabile de'depositi in franchigia, e lo sviluppo dell' industria sempre più accresceranno.

Sino a tanto però che questi centri di commercio non si armonizzeranno col nuovo Commercio Italiano, non v' ha dubbio che l' importanza d' una piazza come Napoli seguiterà a farsi sentire ad un raggio maggiore di quello che in avvenire potrà esser attribuito in ragione de' bisogni della sua industria e delle sue relazioni; ed ammettendo pure che la istituzione di uno scalo franco potesse presentare occasione allo stabilimento di più vaste ed imprevedibili relazioni commerciali coi minori centri, non potrà farsi a meno di ritenere che la piazza di Napoli non potrà mai appropriarsi stabilmente il commercio delle altre contrade neanche nel solo bacino del Tirreno. Imperocchè per Marsiglia e per Genova, oltre del Commercio diretto della regione di cui esse sono centro e deposito, l' esser situate sull' ultimo littorale al Nord del Tirreno, le rende punti di transito e di provvista di vaste e lontane regioni industriali ne'continenti interni che non hanno altro modo di commerciare col mezzogiorno per via di mare. In fatti per Marsiglia la maggior parte della Francia importa ed esporta le immense sue merci, e per Genova quasi tutta la Svizzera, ed altre regioni oltre Alpe prive di altra via, fanno altrettanto. Ecco perchè gli emporii di deposito in queste due piazze sono, e si eleveranno sempreppiù ad una grandezza rispettiva, alla quale non può mai aspirare nè rivaleggiare quello di Napoli. Ed è appunto su queste vedute che il signor Fiocca (a p. 20), volendo dimostrare che la capacità del porto da essolui progettato sarebbe più che sufficiente a qualunque bisogno futuro, non esita a dichiarare *non esser probabile che il nostro commercio possa raggiungere lo sviluppo di quello che ha ora Marsiglia, e molto meno di quello che avrà quando i suoi porti saranno ultimati.*

Or quantevolte la Commissione volesse trovar ammessibile il limite massimo del futuro sviluppo del Commercio di Napoli assunto dal Fiocca , cioè l' attuale del porto di Marsiglia , che Napoli per le considerazioni sopra esposte sarebbe felice di raggiungere , potrebbe, profittando de' dati statistici raccolti dallo stesso signor Fiocca (a p. 23), e tenendo presente il tonnellaggio medio de' bastimenti e la superficie acquea necessaria a ciascuno , con facile calcolo fare il confronto fra le superficie utili del porto di Marsiglia rappresentate dal suo movimento in tonnellaggio, e quelle del porto di Napoli ingrandito, rappresentato egualmente dal suo movimento in tonnellaggio, desumendolo da quello esercitato in una parte di esso.

E la Commessione dopo lunga ed accurata discussione su così grave argomento , comunque ripeta che in tali materie non si possono far prognostici fondati , ha dichiarato accettare il criterio del signor Fiocca, avendo la convinzione poggiata su valevoli argomenti, che l'attuale movimento commerciale di Marsiglia segni un limite, che quello di Napoli sarà felice di raggiungere.

Ammesso un tal principio , la Commissione è passata ad occuparsi del calcolo proposto dal signor Presidente su gli enunciati estremi di fatto. per desumere in modo pratico la capacità necessaria per il conveniente ampliamento del porto di Napoli , e per giudicar così della sufficienza od eccedenza di quello proposto dal signor Fiocca, ragionando nel seguente modo.

Il porto di Marsiglia , secondo il *Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation* (Parigi 1860), ebbe un movimento compensativo negli anni 1854 a 1858 di legni 9000 di ogni portata, e della capacità complessiva di tonnel. 1.200,000. E seconda una statistica governativa riportata negli annali civili, e citata dal signor Fiocca, nel 1853 entrarono nel nostro porto mercantile 3679 legni anche di ogni portata , presentando insieme un movimento di tonnellate 418,241.

Or siccome il calcolo fatto dalla Commissione nei precedenti verbali , fu basato su le norme medie stabilite dalla Commis

sione stessa con adequati ragionamenti, cioè che la portata media de'legni fosse di tonnellate 300, e che ognuno di questi bastimenti occupasse uno spazio acqueo tutto compreso di m. q. 530, con esso si giunse a definire il numero totale de' bastimenti che potrebbero contemporaneamente contenere il nuovo porto mercantile ed il dock; ne segue pertanto che, per fare il confronto del movimento annuale del porto di Napoli col porto di Marsiglia, occorre desumere dal movimento annuale del vecchio porto di Napoli quello del nuovo, e così riuniti controporli al detto termine di paragone.

Infatti nel porto antico di Napoli nell'epoca suindicata entrarono legni d'ogni capacità, e vi portarono un movimento di 418,241 tonnellate, le quali, (dovendo ridurre alla stessa base di capacità media i legni che le sbarcarono) divise per 300, danno che nel giro di un anno i bastimenti che le avrebbero portate sarebbero stati n. 1394. E siccome la superficie acquea dell' attuale porto, è di m. q. 92,000, ne segue, che depurata di un passaggio nel mezzo di m. q. 9300, e divisa per lo spazio necessario a ciascun bastimento della detta portata media di metri quadrati 530, l' antico porto sarebbe capace di contenerne nello stesso tempo n. 156. E poichè in un' anno ve ne sarebbero stati num 1394; ciò vuol dire che vi han dovuto ritornare nove volte.

Da un' altro canto, come s' è dimostrato nelle stesse tornate del dì otto e ventiquattro giugno, il numero totale de'legni che il nuovo porto può nel tempo stesso contenere è di 267, ai quali uniti i 156 di cui è capace l'antico porto, si ha che l' intera capacità del nuovo e antico porto sarebbe di n. 423, che moltiplicato per nove darebbe per un' anno un numero di bastimenti di media portata di tonnellate 300 eguale a 3807; e quindi il movimento in tonnellate risulterebbe di 1, 142, 100.

Ma quando si considera che non si è tenuto conto del piccolo cabotaggio molto esteso in una popolosa Città come Napoli, e neppure dello sviluppo progressivo del Commercio presente e futuro; che i miglioramenti nel servizio doganale e ne' mezzi meccanici per il pronto carico e scarico delle merci, rendendo

più breve pe' navigli la permanenza necessaria alle loro operazioni, aumenterebbe il numero delle rinnovazioni di essi che sui dati surriferiti si sono fissate a nove, e che quindi, per questo solo fatto, crescerebbe di molto il numero de' bastimenti annuali, e di conseguenza il movimento di tonnellaggio; allora si troverebbe di molto oltrepassato il movimento stesso di Marsiglia; epperò si eccederebbero i limiti massimi di movimento sopra indicati.

Laonde, secondo il sopra esposto calcolo, sarebbesi indotti a reputare alquanto eccedente l'intero porto Fiocca.

Ciò non pertanto, attesa la opinione espressa in principio dalla Commissione sulla impossibilità di definire dove possa giungere, e dove debba limitarsi tale sviluppo, il migliore e più prudente consiglio per ogni saggia amministrazione sarebbe quello di adottare un sistema di distribuzione nelle diverse parti del porto, il quale permettesse di poterlo ingrandire e di moltiplicarne le opere a seconda che il crescente sviluppo del Commercio ne facesse sentire il bisogno; a tal modo, schivando ogni altro sistema di distribuzione, il quale esigesse il compimento totale dell'opera per cominciare a profittarne, due grandi vantaggi sarebbero conseguiti — il primo che non rimarrebbero per lungo tempo infruttuosi i vistosi capitali da impiegare alla costruzione di un porto — il secondo che non si dovrebbe rimandare ad epoca molto lontana, il provvedere all'urgente bisogno che risente il Commercio di Napoli di un ampliamento del suo porto.

Per l'ora avanzata, essendo l'una p. m., il sig. Presidente ha dichiarato sciolta la seduta deliberando la Commissione di riunirsi novellamente domani 16 corrente alle ore 8 p. m. — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L' anno 1863 il giorno 16 Luglio alle ore otto p. m.

Per effetto di appuntamento presone nella precedente torna-

ta si riunisce novellamente la Commissione nel locale della Camera di Commercio coll' intervento di tutt' i suoi componenti.

Letto e discusso il verbale della precedente tornata, rimane approvato.

Indi il sig. Presidente propone alla Commissione di occuparsi dello

Esame de' Fabbricati.

In continuazione della progettata stazione centrale delle ferrarie in direzione verso Napoli, e dopo aver lasciato una piazza con tre piccoli casamenti, de' quali il sig. Fiocca non addita l'uso, incomincia il nuovo Quartiere, che si estende fino alla nuova gran Dogana progettata nel sito del colmato Mandracchio, interrotto solamente da un' altra piazza collocata alle spalle del lato centrale del dock, che presenta una forma trapezia a lati paralleli. Tale nuovo Quartiere offrirebbe quattro allineamenti rettilinei, de' quali l' ultimo verso il lido, che sarebbe continuazione del Piliero lungo il porto mercantile, e che surrogherebbe l' attuale strada della Marinella, offrirebbe due principali rettifili dal lato più stretto dell' ultima piazza accennata, l' ultimo de' quali si arresterebbe alla piazza che dovrebbe precedere la stazione. Questo nuovo Quartiere si comporrebbe di moltissime isole di edificii, ciascuno contenente due larghi cortili tramezzati da strade normali al lido, che, per la diversità degli allineamenti offrirebbero quasi tutti delle piante fuori squadro. Finalmente a rimpetto della prima strada verso il fabbricato della Marinella, che sarebbe di maggior larghezza delle altre, l' antico fabbricato sarebbe regolarizzato con aggiunzioni ed alcuni risecamenti a seconda de' quattro lati dell' allineamento stradale, arrestandosi all' incontro del prolungamento del lato posteriore dell' attuale Gran Dogana, nel quale incontro taglierebbe un' altra massa di fabbricati per sboccare normalmente e con l' istessa larghezza stradale precedente nella larga strada di Porto. Per

tanto eseguire abbisogna di abbattere un' altra considerevole quantità di alti fabbricati ivi esistenti.

La Commissione al proposito osserva—1. Che non si può misurare il vantaggio di una novella costruzione senza tener conto della spesa che occorre per eseguirla ; ora egli è indubitato che facendo ragione sia delle molte demolizioni alle quali il sig. Fiocca propone di procedersi, sia della spesa enorme che riuscirebbe necessaria a costruir sul mare tutto quella immensa mole di edificii che egli progetta , si verrebbe a sciupare un fortissimo capitale, del quale non si potrebbe al certo trovar compenso ne' vantaggi che potrebbero offrire le sue nuove o modificate costruzioni — 2. Che il forte gruppo di casamenti che bisognerebbe demolire per dar luogo alla piazza della gran Dogana verrebbe ad essere tutto a carico delle opere del porto, senza potersi comprendere in una possibile concessione di suolo pel nuovo Quartiere , che potrebbe forse formare oggetto di trattative estranee al porto col Municipio di Napoli. — 3. Che l' aver preferito la direzione rettilinea nella strada dal punto medio del dock fino alla stazione , toglierebbe l' effetto panoramico dell' attuale strada Marinella , che verrebbe invece conservato , quando l' andamento di detta strada esterna si fosse stabilito in direzione parallela a quella dell' attuale Marinella.

Nel tempo istesso la Commissione ha osservato che fra le molte aperture di nuove strade accennate per l' interno degli antichi quartieri di Napoli , al signor Fiocca sia sfuggita la più conveniente , per la quale si aprisse secondo l' asse della vasta e bella piazza del Mercato una larga comunicazione con la strada Marinella, e l'altra egualmente importante del prolungamento del *Boulevard* delle strade ferrate attraverso il Bastione del Carmine , che rimarrebbe per le nuove opere inutilizzato.

Andamento progressivo della costruzione.

La Commissione ritiene della più grande importanza economica ed amministrativa il vantaggio che nella costruzione di un porto dee presentare la necessaria possibilità di subito avvalersi ed utilizzar prontamente le parti costruite,e d'ingrandirle a misura del bisogno,conciossiacchè se tutta intera l'opera dovesse essere espletata pria di profittarne , non si otterrebbe il vantaggio corrispondente ai grandi capitali che dovrebbero essere impiegati, e potrebbero invece rimanere esaurite le risorse, e l'opera rimanere incompleta; idea questa nella quale concorsero e l' Ingegnere Parodi e il Duca Imbert: lo stesso sig. Fiocca, nello enumerare i vantaggi del suo progetto , non trascura di mettere in molto rilievo i vantaggi di una tal condizione : era troppo logica per poter sfuggire alla sveltezza del suo ingegno. Espone pertanto che col prolungamento del molo S. Vincenzo, colla edificazione del Dock , e colla costruzione de' moli D. M, M. E, E. L, L. F, facendo de' provvisorii ripari o chiusure della bocca del futuro porto mercantile , si potrebbe avere un porto completo che contenesse il dock , lo spazio che lo precede , e l' avamporto; salvo poi, secondo si sviluppassero i bisogni del Commercio, il procedere alla costruzione di tutto il molo di Levante , degli edificii , delle vasche, e degli altri moli , che dovrebbero intercedere fra il molo di Levante ed il lido attuale.

La Commissione però a prescindere che non sa vedere il modo di provvedere alla provvisoria chiusura del molo D. M. che il sig. Fiocca propone, ed assicura potersi eseguire con facilità, osserva come il lato esterno di detto molo, il dock , ed i fabbricati del nuovo Quartiere sino alla linea del molo , dovrebbero essere efficacemente garentiti per non rimanere soggetti ai danni derivanti dal trovarsi esposti a tutti i venti dell' intiero secondo quadrante. Converrebbe pertanto custodirli con la formazione di una vasta e solida scogliera a lunga scarpa, come

ogni altra scogliera esterna, la quale, nel proseguire la costruzione del porto, presenterebbe un ostacolo fortissimo per la difficoltà di rilevar dal fondo fangoso del mare gli ultimi strati dei materiali esistenti, e darebbe occasione ad una forte spesa che rimarrebbe tutta infruttuosamente perduta.

E fattasi l' ora avanzata per essere le 11 1/2 p. m. il signor Presidente dichiara sciolta la riunione, deliberando la Commissione di riunirsi novellamente dietro avviso che il Presidente ne avrebbe fatto tenere. — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L' anno 1863 il giorno 20 Luglio alle ore 8 p. m.

Per effetto di appuntamento presone economicamente si riunisce novellamente la Commessione in casa del Signor Ercole Lauria, con l' intervento di tutti i componenti.

Letto e discusso il verbale della precedente tornata rimane approvato.

Indi il signor Presidente, in seguito delle risoluzioni adottate nelle precedenti tornate, invita la Commissione a discutere il programma delle norme generali da seguire in Napoli nella formazione di ogni progetto per la costruzione del suo porto. Compilato detto programma dal sig. Presidente insieme al sig. Lauria, se ne procede alla discussione, per effetto della quale esso risulta composto e modificato nella maniera seguente.

Precetti desunti da tutte le esposte considerazioni, da servir di programma nella formazione di ogni progetto per un porto a Napoli, e nella sua esecuzione.

1. Il Porto di Napoli dovrà avere tale estensione, che basti per provvedere agli attuali bisogni del suo commercio, ed al probabile sviluppo, che potrà ricevere in avvenire.

2. Dovrà quindi adottarsi un sistema di distribuzione, il quale permetta di costruir prontamente la parte necessaria agli

attuali ed imminenti bisogni del commercio, e, che, senza rivenir sul già fatto, ne renda possibile l'ingrandimento, a seconda che il successivo sviluppo delle relazioni commerciali ne faccia sentir la necessità.

3. Dovrà il porto offrire un'entrata facile e sicura a' legni che vi approdano anche coi venti più fortunali di traversia.

4. I moli tanto esterni che interni debbono difendere il seno che si destina per porto dai venti del settore di traversia, e da quelli che portano la risacca — Per tanto ottenere non dovrà farsi uso di un antemurale, ma invece prolungarsi il molo S. Vincenzo come difesa esterna, e quello S. Gennaro per quanto possa occorrere alle distribuzioni interne.

5. L'avamporto dee offrire un' ampiezza tale, che i legni possano compire le manovre indispensabili per entrarvi coi venti di traversia, e che da esso possano facilmente dirigersi così nel porto militare, che nel mercantile.

6. Le opere da terra, dirette a garentire il porto dagli effetti della risacca, non dovranno eccedere il bacino coverto dal molo esterno di S. Vincenzo prolungato; altrimenti ne restringerebbero l' entrata.

7. Dovrà presentare tale distribuzione, da permettere l' uscita dall'avamporto ai bastimenti manovrando sotto vela.

8. Il porto mercantile dovrà avere — 1° uno spazio destinato allo scalo franco — 2° i locali in maggiore contiguità della Dogana destinati pei generi soggetti a dazio — 3° un separato spazio pel cabotaggio de' generi sottoposti al dazio di consumo — 4° accanto al precedente altro spazio pel rimanente commercio di cabotaggio — 5° e finalmente una località proporzionata e sufficiente pei grossi legni, che caricano e scaricano generi fuori dazio.

9. Fino alla profondità di 8 metri i moli interni dovranno essere costruiti a pareti verticali, sia con struttura murale, sia con altri mezzi di maggiore economia, che offrano permanente e rassicurante solidità.

10. Saran sufficienti nel porto di Napoli tre bacini di di-

versa grandezza pei legni della più grande portata, e tre scali di alaggio con gli spazî necessarî al loro uso, e con rispondente corredo di magazzini e macchine.

11. Dovrà aver macchine ad alberare, ossia Mancine collocate alla più facile portata dei bastimenti avariati.

12. Il bacino denominato Mandracchio, debitamente approfondito, dovrà esser conservato per venire addetto parte all'uso doganale verso le tettoie, e parte per lo ingrandimento delle banchine destinate al Cabotaggio sia dei generi esenti, sia di quelli sottoposti al dazio di consumo, aumentando ancora per questi ultimi le officine di riscontro per l' entrata in città.

13. Ritenendo l' attuale edificio doganale come sufficiente per provvedere a bisogni molto maggiori dei presenti, si dovrà semplicemente corredarlo di più vasti spazî, coverti da tettoie per le operazioni di Dogana.

14. Tutto lo spazio che si otterrà sul mare per effetto della costruzione delle banchine dovrà impiegarsi —1° alla possibile rettifica della strada della Marina – 2° ad un doppio binario di ferrovia— 3° ed il rimanente al deposito dei materiali di costruzione ed altro, con sufficiente spazio pel carico dei carretti.

15. Tutt' i magazzini collocati intorno alle banchine sia per deposito in franchigia, sia per l' ordinaria spedizione dei generi soggetti a dazio, dovranno aver comunicazione per ferrovia con la gran Dogana, e colla stazione centrale.

16. La strada Marinella dovrà esser proseguita in linea retta dall' edificio che segue la porta del Caputo fino allo incontro della strada di Porto.

17. Le cloache, le quali sboccano presentemente nel bacino che si vuol destinare ad uso di porto, dovranno assolutamente sversarsi nel mare largo per mezzo di un sol condotto che tutte le riceva. A tal uopo dovrà costruirsi un tubo sotterraneo, il quale dovrà esser nettato per mezzo di una macchina a vapore, che, con una forza propellente, vi spinga dentro dell'acqua di mare, a somiglianza di quanto si propone di fare nell' antico porto di Marsiglia.

18. E finalmente, sia quale si voglia il progetto da adottare, sarà sempre il prolungamento del molo S. Vincenzo l'opera, con cui si dovrà intraprenderne la esecuzione.

Ciò fatto, il sig. Presidente, per evitare gli appunti che popotrebbero farsi alla Commissione, tacciando d' inattuabilità le norme da essa indicate, crede opportuno di accompagnare il programma con una illustrazione grafica, la quale senza discendere in quei dettagli, che occorrono a costituire un progetto propriamente detto, bastasse a garentir la Commissione dalla taccia d' inopportuna ed inutile generalità teoretica, e servisse a giustificar che riesca pienamente attuabile tutto ciò che essa propone.

Questa mozione del Presidente viene combattuta da' Signori Lauria e Pangrati, i quali assumono che con ciò la Commissione eccederebbe il suo mandato, attesocchè essa non è stata chiamata a far progetti, sibbene a studiare e giudicare un progetto già presentato.

I sig. Cacace e Maresca invece si uniformano alla veduta del sig. Presidente, il quale la giustifica assumendo che poche linee tracciate su di una pianta non bastino al certo per costituire un progetto.

Finalmente il sig. Presidente ricorda ai componenti la Commessione come converrebbe benanco analizzare e discutere, sebbene sommariamente, tutti gli altri progetti, che presentati in linea di osservazione al Progetto Fiocca, si son fatti pervenire alla Commessione. Questa riconosce unanimamente la necessità di procedere ancora a siffatto studio; affine però di non ritardare maggiormente la presentazione del rapporto che la Camera attende con giusta impazienza, delibera di farne oggetto di un suo separato e posteriore rapporto.

E fattasi l'ora avanzata per essere le 11 1/2 p. m. il signor Presidente dichiara sciolta la seduta, riservandosi di far tenere avviso ai componenti la Commessione per altra riunione destinata alla lettura e discussione del rapporto.—Gaetano Mare-

sca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — L. Conti Segretario.

L'anno 1863 il giorno 27 Luglio alle ore 8 a. m. nel locale della camera dì commercio.

In seguito di appuntamento fattone tenere dal sig. Presidente a' varii componenti la Commissione, si riunisce questa novellamente coll'intervento di tutt' i suoi membri—Letto e discusso il verbale della precedente tornata, rimane approvato.

Indi il sig. Presidente ricorda alla Commissione come l' oggetto di quest' ultima riunione sia la lettura e discussione del rapporto che dovrà esser presentato alla Camera.

Ed in effetti s' intraprende la lettura di tale rapporto, e per ciascun paragrafo di esso si fa luogo ad un'accurata discussione fra' varii componenti della Commissione— Pervenuta la discussione al punto, ove vengono trattate le quistioni relative al dock, se cioè debba il suo bacino esser chiuso, e se debba ricevere unicamente le merci destinate a' depositi, ovvero possa accogliere tutte le merci estere soggette a dazio, così quelle pe'depositi, come le altre d' ordinaria spedizione, i sig. Pangrati e Cacace, dopo aver meglio studiata la seconda delle indicate quistioni, han creduto potersi su di essa uniformare al voto del sig. Maresca e del sig. Presidente: han quindi domandato che si modificasse la votazione riportata nel verbale del 24 Giugno, dichiarandosi anche da essi che nel bacino del dock possano riceversi tutte le merci estere soggette a dazio, tanto quelle destinate a rimanervi depositate, quanto le altre che formano oggetto di ordinaria spedizione; conciossiacchè si è assunto che l'unione colle prime di queste ultime non tolga nulla a quella scrupolosa vigilanza, che dee desiderarsi nell'interno d'un dock — Si è deliberato pertanto che in tal maniera venisse modificato il rapporto.

E passatisi oltre al punto, dove si discute la convenienza della proposta presentata dal sig. Fiocca del colmamento del bacino denominato Mandracchio, i sig. Pangrati e Lauria han

chiesto che in piè della corrispondente pagina si annunzi come eglino, allontanadosi e rivenendo sull' unanime parere professato dalla Commissione, ed espresso nel medesimo verbale del 24 Giugno, credano invece che giustamente il sig. Fiocca proponga di colmare il bacino del Mandracchio.

E finalmente, ove si tratta della opportunità del nuovo Quartiere che il sig. Fiocca propone di fondar sul mare, il sig. Pangrati ha chiesto che con altra nota si dichiarasse com' egli senza ostacolare tutte le opinioni espresse in proposito dalla Commissione, abbia invece limitati i suoi desideri a veder nelle circostanze del porto località sufficienti ed ampie per servire ad uso di officine, magazzini, studii, e per provvedere in modo conveniente a'larghi bisogni che il Commercio potrà presentare.

Per tutto il dippiù il rapporto rimane approvato. Postosi termine alla lettura e discussiene di esso alle ore sette p. m. il Presidente dichiara sciolta la riunione — Firmati Gaetano Maresca fu Mariano — Ercole Lauria — Carlo Cacace — Federico Bausan Presidente — Luigi Conti Segretario. (1)

(1) I surriferiti verbali, che tutti sulle minute vennero discussi ed approvati dalla Commissione, non furono messi in netto che quando la Commissione istessa ebbe espletati i suoi lavori — E poichè in siffatta epoca il sig. Pangrati, fornitosi di un temporaneo congedo della Camera, si trovava assente da Napoli, è questo il motivo per cui alcuni di detti verbali non si trovano muniti della sua firma.

MOZIONE DEL SIGNOR CARLO CACACE

Dopo che la Camera ebbe espletata la discussione del rapporto della Commissione; dopo che ebbe prese su di esso le varie deliberazioni consegnate nel suo rapporto al Ministero, il suo componente sig. Carlo Cacace, mentre rinnovava la piena adesione da lui data alla illustrazione grafica proposta dalla Commissione, nell'idea di avvalorare con chiarimenti pratici le premure fatte dalla Camera nel finir del suo rapporto per la cessione del porto militare, credè esporli con una sua breve relazione, di cui la Camera ha disposto la stampa e l'invio al Ministero unitamente ai lavori della Commissione. Detta mozione è del tenor seguente —

La Commissione, dopo aver esaminato il progetto del porto presentato dal sig. Fiocca, e per incidente quello di Genova, à creduto ter-

minare il suo lavoro con un programma accompagnato da un disegno grafico per dimostrarne la facile attuazione.

Il componente della Commissione suddetta sig. Carlo Cacace sottemette alla Camera le seguenti dimostrazioni:

Un porto non potrebb' essere altrimenti definito che per uno spazio di mare rinchiuso artificialmente, ove i bastimenti stanno ricoverati ed al sicuro da qualunque temporale, e specialmente da quelli della traversia, con la entrata libera e spaziosa da permettere a' legni, con qualsivoglia tempo ed in qualunque ora, di poter liberamente andarvisi a salvare; or tenendo presente siffatta idea, è chiaro come il disegno presentato offra quanto si richiede, ed a colpo d'occhio tutto vi si osserva. Che se si opponesse il prolungamento di S. Vincenzo essere dispendioso, si risponderebbe che in proporzione della spesa bisognevole per gli altri progetti presentati, quella occorrente pel detto prolungamento è minore; che anzi si può dimostrare che potrebbesi diminuire la spesa stessa, quante volte il Governo cedesse il porto militare al mercantile, potendolo rifare in altro sito di questo Golfo, che non ne manca, pel che potrebbe di certo

venir prescelto, come migliore, quello di Nisida, attesochè son tali i suoi requisiti, che con molta economia, facilità, e sollecitudine si potrebbe far luogo alla costruzione di un porto militare; tanto più che vi esistono benanche degli edifizî aggregabili al porto medesimo, e da poter servire a' suoi bisogni.

L'attuale porto militare non è punto adatto alla Città di Napoli, potendosi dire quasi un punto matematico rimpetto alla grandezza, posizione, popolazione, marineria, ricchezza dei materiali da costruzione della città medesima, alla sua dignità ed al suo avvenire. D'altronde allorchè si à un cantiere da costruzione, devesi per necessità avere un porto di armamento.

Si aggiunga che nel detto porto militare esiste un bacino oggi inutile pei bastimenti di moderna costruzione, i quali portano una lunghezza maggiore di esso.

Posti tali fatti attesochè il Governo si troverà nella necessità di cedere detto porto militare, sarebbe opportuno che fin da ora questi due porti si mettessero in comunicazione, aprendo la bocca di entrata nel molo Angioino vicino la lanterna. Allora la bocca di entrata segnata nel disegno verrebbe chiusa, darebbe più spazio

ai bastimenti di stazione, ed il prolungamento di S. Vincenzo sarebbe proporzionatamente accorciato.

Non v'ha dubbio che tanto il porto disegnato, quanto quello che avrebbe l'entrata dal porto militare darebbero i vantaggi ricercati, cioè facilissima entrata con qualunque tempo ed in qualunque ora, e sicurissima stazione. Si avrebbe solamente che sino a quando il porto militare non verrà costrutto, i legni mercantili dovrebbero passare per lo attuale porto militare, ciò che riuscirebbe meno incomodo della posizione presente, come dal fatto tutto pratico che segue:

Supposto che si trovino de' bastimenti nel golfo diretti pel porto con un fortunale alla traversia, la prudenza de' Capitani detta loro di non arrischiarsi alla entrata del porto mercantile, perchè potrebbe riuscirgli dannoso; ma invece, per la sicurezza, entrare nel porto militare, ove debbono restare fino a che il tempo non gli permetterà recarsi nel mercantile. Se il cattivo tempo dura più giorni, restano uniti a quelli altri che in tal periodo possono giungere.

Non sarebbe così quando l'apertura si facesse prossima alla lanterna, perchè essendo questa

al ridosso, i bastimenti entrando nel porto militare in tempo di notte si tirerebbero nel mercantile la mattina; quindi il porto militare servirebbe di solo passaggio e non di permanenza come nel primo caso.

Il primo lavoro a farsi sarebbe quello di un piccol tratto di molo alla punta di S. Gennaro, finchè covra l'Immacolatella da' venti di scirocco, e ciò si otterrebbe allungando detta punta per circa 80 metri. Ciò facendo si avrebbe il primo beneficio di non veder più battere i legni nel porto esistente dalla risacca causata da' cattivi tempi d'inverno.

Quante volte il Governo volesse accogliere queste mie deboli osservazioni, con cedere il porto Militare, allora, ferme restando i precetti di massima stabiliti nel programma, la distribuzione interna sarebbe modificata secondo che l'acquisto delle nuove località lo consiglierebbe.

Carlo Cacace

INDICE

RAPPORTO

RELAZIONE

PARTE PRIMA

ESAME DEL PROGETTO FIOCCA

2

PARTE SECONDA

PARTE TERZA

STUDII
SUL PORTO DI NAPOLI

PER LA

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI